LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

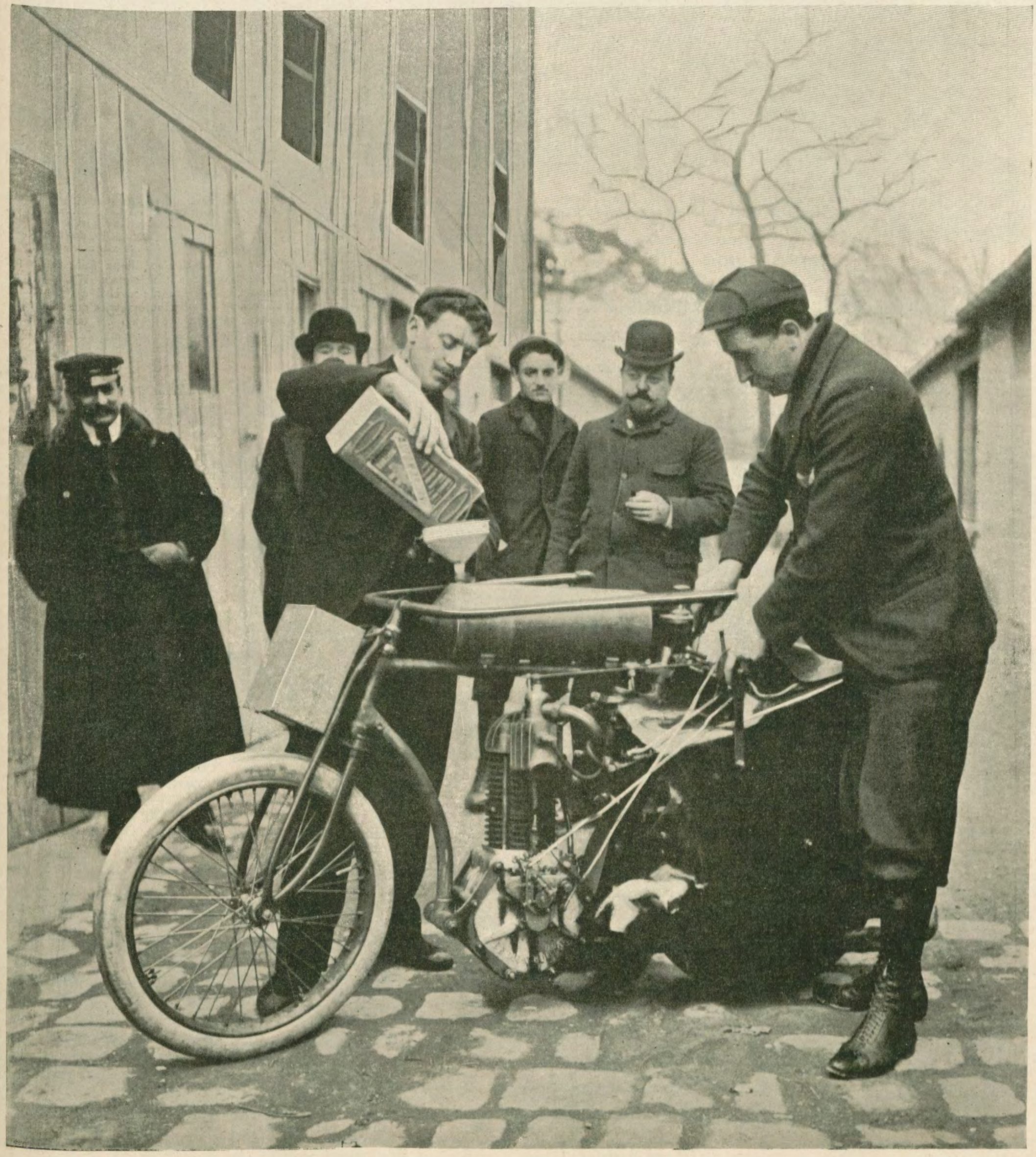
ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER. — 40 fr.

28 Mars 1903. — N° 237.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



Bouhours. Devilly.

LA RENTRÉE D'UN VIEUX. — BOUHOURS ET SON ENTRAINEUR DEVILLY

Le vieux coureur normand vient de montrer une fois de plus qu'il était toujours l'égal des meilleurs. Sur la brèche depuis dix ans, Bouhours est toujours à la hauteur de ses grands rivaux. Il vient encore de se classer dead heat avec Contenet pour la première place dans la Poule d'Essai de Buffalo.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

W. Pratt. J. Reiff.

Deux rois de la cravache.

Willy Pratt s'informe auprès de J. Reiff de la valeur des nouveaux jockeys américains.

Henri Rochefort au pesage de Saint-Cloud.

Le maître polémiste réfléchit après avoir étudié le programme, et certainement il a trouvé le gagnant du Grand Prix de Saint-Cloud.

W. Webb.

W. Webb, entraîneur de Nordenskjold, vainqueur du Grand Prix de Saint-Cloud.

W. Webb est l'entraîneur particulier de MM. de Schickler et de Pourtalès, dont les chevaux courent sous les mêmes couleurs.

LES COURSES

La Réouverture des Courses Plates

A SAINT-CLOUD ET A MAISONS-LAFFITTE

La réouverture des courses plates est-elle attendue par les sportsmen avec plus d'impatience que la réouverture des courses d'obstacles? Je serais bien embarrassé pour trancher la question; car il y eut, tant à Saint-Cloud qu'à Maisons-Laffitte, autant de monde que lors de la première journée d'Auteuil; cependant, le temps n'a guère été plus printanier. Ce fut, certes, une grande première que la journée de Saint-Cloud, sans lever de rideau, ni répétition générale — car nous eûmes un grand prix inscrit au programme d'ouverture; — mais la seconde — à Maisons-Laffitte — fut tout aussi brillante.

✣ ✣ ✣

Les débuts sur nos pistes de nouveaux jockeys américains et anglais réputés parmi les fines cravaches d'outre-Manche et d'outre-Atlantique, l'application du nouveau règlement relatif aux apprentis, un prix de 20.000 francs à Saint-Cloud, un autre de 15.000 à Maisons, c'est plus qu'il n'en fallait pour assurer une belle recette aux deux hippodromes de la Société du Demi-sang et de la Société sportive d'Encouragement. Que dire des nouveaux jockeys? Il en est un, Anglais, celui-là, qui n'a pu donner toute sa mesure. C'est Aylin. En effet, le matin des courses de Maisons il montait à l'exercice un trois ans de M. Ed. Blanc, Imperator; le cheval a fait un écart: le petit jockey a été projeté sur la balustrade de la piste et le pauvre garçon s'est cassé le bras. C'est un des inconvénients de la monte américaine: le jockey manque d'assiette; à Saint-Cloud, nous avons vu Nash Turner ramasser une pelle sur Miss Tenflute; à Maisons-Laffitte, Mac Ginn sur Weeping Willow faire de même; et l'autre matin, à Chantilly, Thompson a fait également connaissance avec le tapis de la piste. C'est vraiment dommage que Aylin ait été ainsi arrêté: à Saint-Cloud, sur trois montes, il avait remporté une victoire et s'était placé deux fois; il me paraît avoir beaucoup d'énergie et beaucoup de tête. Un autre Anglais, W. Bray, n'a pas réussi; c'était un apprenti en Angleterre, il s'améliorera; mais il est si petit que, comme le disait son entraîneur, l'excellent Ch. Bartholomew, « quand il est derrière l'encolure de son cheval, il ne voit rien devant lui et, ne connaissant pas encore bien nos pistes, il a perdu plusieurs longueurs dans les tournants ». Entre O'Connor et Nash Turner, mes préférences iraient à ce dernier, non point parce qu'il compta une victoire dans chaque journée, mais parce qu'il m'a paru avoir plus de sang-froid; O'Connor a pour lui ce que n'ont pas beaucoup d'Américains: c'est qu'il sait se servir de sa cravache. On a dit que la monte américaine empêchait l'emploi de la cravache: O'Connor a démontré le contraire, de même qu'un apprenti, Français celui-là, mais montant à l'américaine, le jeune Berthod, fils du trottingman, qui a remporté le Prix d'Ouverture à Saint-Cloud, et a fait une arrivée à la cravache avec une maëstria que paraissaient lui envier bien des jockeys connus. Berthod est un élève de M. d'Ockuysen: il n'avait paru en public qu'une seule fois, l'an dernier, à Colombes. Quant à Ransh, le crack jockey de l'Ouest-Amérique, il n'a point brillé: c'est à lui que Berthod a enlevé la première place dans le Prix d'Ouverture de Saint-Cloud; il s'est également fait « gratter » dans la même journée par G. Stern et Aylin dans le Prix du Bas-Meudon, et par ses deux compatriotes Mac Intyre et O'Connor dans le Prix des Villarmains; les autres, Clemson, Shields, James, ont passé inaperçus. Pour le jeune J. Childs, qui n'a décroché qu'une place de troisième dans un prix à réclamer, il n'a eu à piloter que des chevaux manquant de préparation; du reste, s'il a fait son apprentissage en Angleterre, nous le revendiquons comme un des nôtres, au même titre que George Stern, qui a su très habilement faire triompher deux Ephrussi: l'un, International, dans le prix du Bas-Meudon à Saint-Cloud, l'autre, Neuvy, un Clairon, dans le Handicap optional de Maisons. Mac Ginn et Mac Intyre ont, comme Stern, deux victoires à leur actif pour ces deux premières journées, et Thompson une très facile avec Caius, à M. Edmond Blanc, dans le Prix Clover.

Les nouvelles prescriptions du règlement relatives aux apprentis n'ont donné comme résultat réel que la victoire du jeune Berthod; ces avantages n'ont rien d'excessif, car les autres victoires ont été pour des jockeys, et même dans le Prix du Vieux-Moulin, à Maisons, la supériorité de la monte de Mac Intyre a, en dépit du poids de l'apprenti Wilson, contribué à l'issue de la course. Mais, ces décharges accordées aux débutants auront comme effet — excellent à tous points de vue — de leur permettre de monter plus souvent et de s'accoutumer

La rentrée du vainqueur du Grand Prix de Saint-Cloud.

Nordenskjold, *par Fra Angelico et Pietra Mala; propriétaires et éleveurs, le baron de Schickler et le comte de Pourtalès; entraîneur, W. Webb; jockey, O'Connor.*

Le retour à l'écurie.

Si nous n'étions sur un champ de courses, on pourrait croire que cette noble bête va être conduite à la flèche d'un corbillard. C'est un des vaincus de la journée qui regagne son écurie, vêtu d'un « auto-coat. »

Berthod père et fils.

Le jeune apprenti Berthod a gagné avec un brio extraordinaire le Prix d'Ouverture à Saint-Cloud.

L'escalier de la tribune des jockeys et entraîneurs.

Entraîneurs, jockeys et sportsmen, parmi lesquels on reconnaît Johnson, G. Bartholomew, A. Watkins, Denman, etc., attendent le départ.

aux luttes des pistes des hippodromes. Bien des propriétaires leur confieront des chevaux dans des épreuves importantes, ce qu'ils n'auraient pas osé faire l'an dernier.

Le Prix de Saint-Cloud — ancien Prix de Vincennes — a été remporté, non point peut-être par le meilleur cheval de la course, mais par celui dont l'état de préparation était le plus avancé. Tigellin, un Saint-Damien, à M. Ed. Blanc, qui a fini troisième derrière Essling, un War Dance, à M. Ephrussi, a beaucoup profité : c'est maintenant un grand et fort cheval, qui a fort bien couru, quoique encore un peu gros; avec quelques galops encore, il n'aura pas de peine à battre Essling, qui, très prêt, doit avoir donné sa mesure. Il est évident que Nordenskjold a fini facilement, mais le fils de Fra Angelico trouvera dans les journées qui vont venir des adversaires plus sérieux ou en meilleure condition. Une jolie pouliche qui a beaucoup gagné depuis l'an dernier, c'est Châtaigne, une fille d'Harbinger, à M. Arnaud. Je ne serais nullement étonné si elle gagnait quelque épreuve importante.

Le succès de Nordenskjold a fait que le ring a installé Roselina, qui n'avait à son actif qu'une petite victoire sur 1000 mètres à Chantilly, favorite du Handicap optional de Maisons; certes, les chevaux de W. Webb étaient prêts pour ces premières journées, mais on oubliait que d'autres l'étaient aussi. Biltmore, un Polygone, à M. W.-K. Vanderbilt, est, à mon avis, de classe supérieure à la fille de Le Sancy, de même que Vieux-Paris, à M. Aumont, et Heart of Oak, à M. Mills. O'Connor montait dans l'épreuve Proserpine, de l'écurie Rothschild, et c'est un apprenti, Wells, qui était en selle sur Roselina. Le jeune Wells connaît bien la pouliche, c'est lui qui la monte à l'exercice; mais il avait affaire à des maîtres tacticiens comme G. Stern, Nash Turner, Mact Intyre : il s'est laissé enfermer presque au début, et, quand il a pu se dégager, il était trop tard; du reste, je ne crois pas que Roselina eût approché de très près les vainqueurs. La victoire d'International dans le Prix du Bas-Meudon, la veille à Saint-Cloud, aurait dû donner une indication pour Neuvy, le fils de Clairon, que montait George Stern : Neuvy, habilement mené, a gagné non point en grand cheval, mais en cheval honnête; l'an dernier, il disputa six épreuves : cinq fois il fut placé ; il était derrière Caïus — vainqueur dans cette journée du Prix Clover — dans la Poule des Poulains, devant Biltmore dans le Prix de Villiers, derrière lui, il est vrai, dans le Prix de Fontenay-le-Fleury, mais il avait toujours convenablement couru : c'était, comme on dit en argot du Turf, « le cheval du papier », et peu de sportsmen y prêtèrent attention. Il me semble qu'on était aussi comme fasciné par les montes de Nash Turner et de Mac Intyre. G. Stern a prouvé qu'il ne fallait pas oublier qu'il a tenu deux ans de suite la tête des jockeys gagnants et que, l'an dernier encore, la proportion de ses victoires était fort honorable. Résultat : Biltmore a été battu; Alerte, malgré la monte de Mac Intyre, n'a pris que la seconde place; Roselina n'a pas figuré. Un cheval est à retenir dans cette épreuve : Heart of Oak ; il n'avait que six semaines d'entraînement, ayant passé son hiver au haras; certainement, ce fils de The Sorcerer fera parler de lui.

A bien examiner, du reste, ce Handicap optional ne nous a jamais révélé de crack.

Un poste téléphonique du départ.

M. Figès a pressé le bouton du starting-gate, les chevaux sont partis, un employé de la Société Sportive d'Encouragement prévient le pesage de sonner la cloche pour arrêter la distribution des billets.

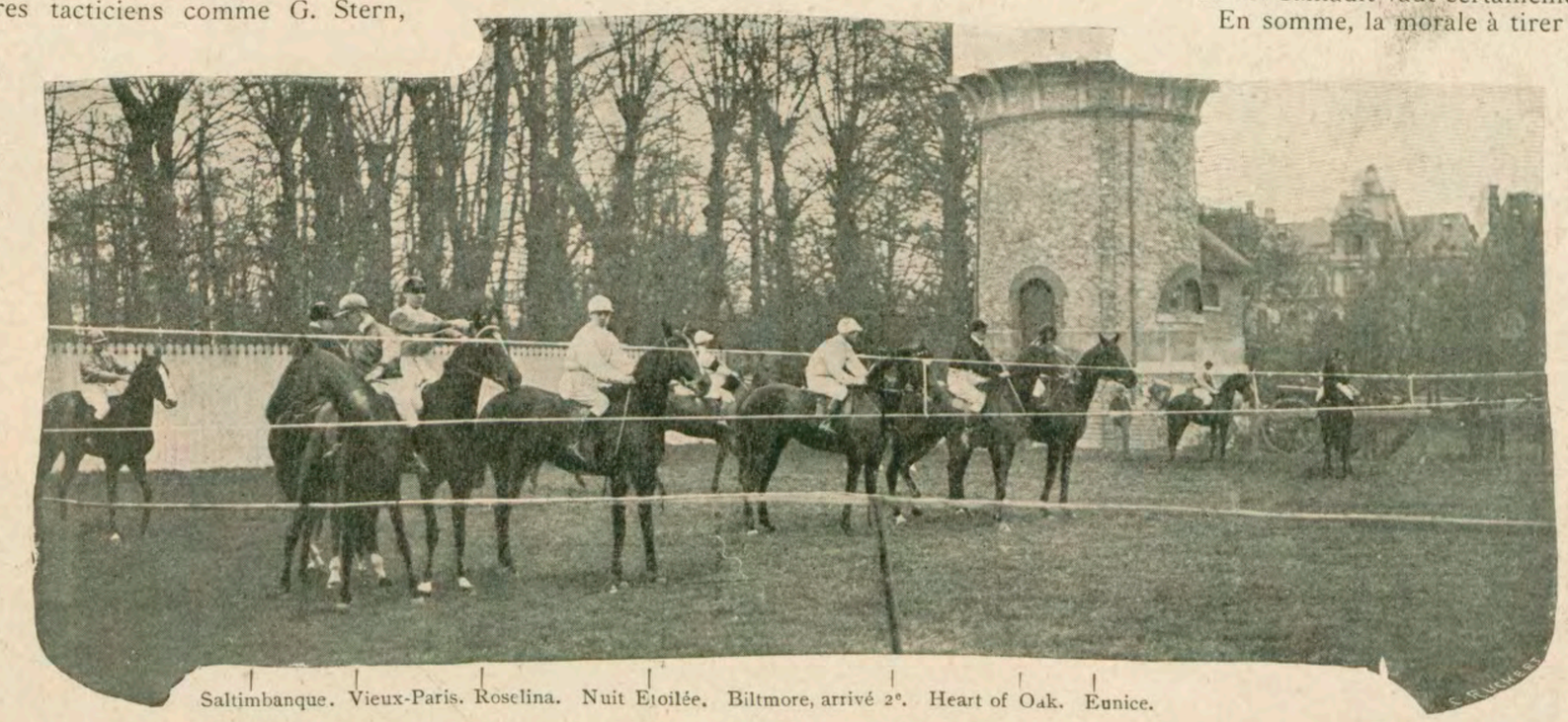
Parmi les vainqueurs de ces dernières années, nous relevons en effet les noms de Mayotte, première l'an dernier avec la monte de G. Stern, battant Radiola et Dairy Maid ; Mayotte, ensuite, courut à réclamer à Saint-Cloud et à Longchamp ; en 1901, la victoire fut remportée par Victot, que nous avons vu en 1902 en obstacles ; précédemment, ce furent Voiron, Navarin III, Vaillant II, qui n'ont pas laissé le souvenir de grands chevaux. Le vaillant Maximum n'aimerait-il pas le terrain de Maisons-Laffitte ? ou doit-il seulement sa défaite dans le Prix de Saint-Pair-du-Mont à l'état avancé de préparation de Bright, le poulain de M. Vanderbilt ? Bright s'est présenté devant le starting-gate dans une condition parfaite ; son entraîneur ne cachait pas la satisfaction que lui donnait le fils de Médicis, qu'il avait préparé non point spécialement en vue de la première réunion de Maisons, mais en vue du Lincolnshire handicap. Toujours est-il que Bright a battu assez facilement Maximum qui, à deux ans, alors qu'il courait sous les couleurs de M. Hirschfeld, avait déjà connu la « pâle » défaite sur ce même hippodrome de Maisons-Laffitte, dans le Prix The Bard en 1901. Doux Pays II, qui complétait le champ, a fait une très médiocre exhibition; le poulain de M. Caillault vaut certainement mieux qu'il n'a paru.

En somme, la morale à tirer de ces premières rencontres est que les victoires sont revenues aux chevaux prêts ; cela ne veux pas dire que nous ayons vu les meilleurs. Certains propriétaires tiennent à honneur de voir leur nom figurer au palmarès des premières journées : c'est une satisfaction très compréhensible ; mais quand, dans six semaines ou un mois, ces lauréats seront au bout de leur rouleau, les grosses allocations seront décrochées par ceux auxquels la patience n'aura pas manqué.

FRANC-PICARD.

Les guichets du pari mutuel à Maisons-Laffitte.

Les distributeurs attendent les " acheteurs de papier ".

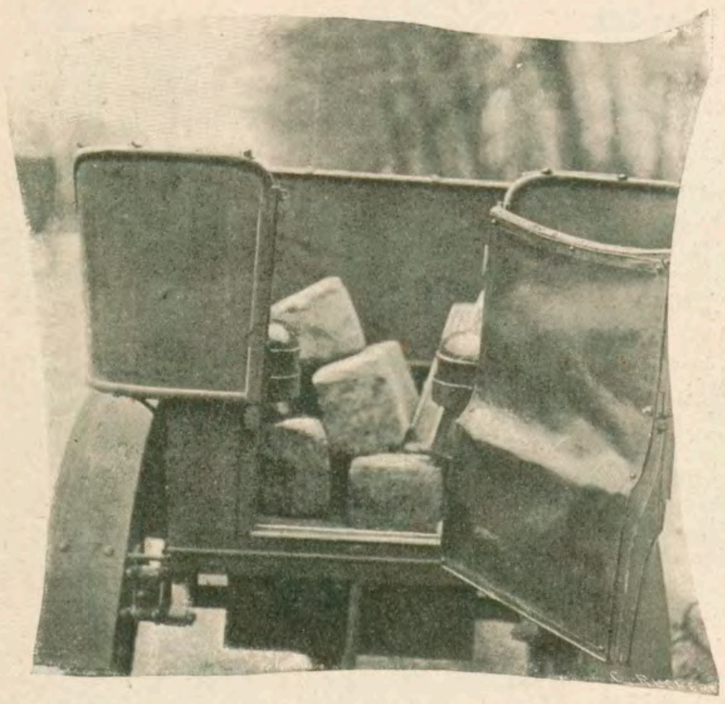


Saltimbanque. Vieux-Paris. Roselina. Nuit Etoilée. Biltmore, arrivé 2e. Heart of Oak. Eunice.

Neuvy, arrivé 1er.

Avant le départ du Handicap optional.

Les chevaux viennent se ranger devant les rubans du starting-gate.



Comment on remplace les voyageurs que la longueur du trajet a effrayés.

A propos d'Economie

Ce que peut faire 1/57.000e de litre d'essence

Les proverbes n'expriment pas toujours ce qu'il y a de plus impeccable et de plus profond dans la sagesse des nations. C'est ainsi qu'en matière de sport, le fameux « Non bis in idem » n'est pas du tout à l'ordre du jour et que l'on aime au contraire, confirmer le résultat d'une épreuve par une autre épreuve identique. D'où la Poule des Vainqueurs.

Il vous est arrivé certainement déjà, lorsque votre voiture était en panne, de la pousser de quelques mètres, ne fut-ce que pour la ranger au bord du trottoir.

Vous avez toujours été surpris du colossal effort à déployer, et vous n'obteniez pourtant aucune vitesse. Bien plus, vous faisiez rouler la voiture débrayée, et vous n'aviez ni le frottement des engrenages, ni la compression du moteur.

C'est ce que doit vaincre pourtant de dix à quinze fois par seconde l'explosion d'essence et de gaz comprimé, le petit mélange détonant que votre carburateur livre sous la pression de votre piston à l'étincelle de votre bougie d'allumage. Il semble, du reste, que ces dix explosions par seconde nécessitent l'arrivée au moteur d'un véritable petit fleuve d'essence. Et pourtant, si nous considérons les résultats obtenus lundi dernier, nous demeurons stupéfaits en voyant combien, au contraire, il faut peu de chose.

C'est bien peu de chose qu'un litre de liquide, et si vous aviez continué à pousser seulement 300 mètres votre voiturette, vous n'auriez pas hésité à l'avaler presque d'un trait, litre de bière ou de boisson rafraîchissante. Mais c'est un litre d'essence et votre moteur sera plus sobre que vous.

Il va mettre 29 kilomètres à avaler entièrement ce litre et avec 5 litres d'essence une petite Populaire de Dion-Bouton va faire jusqu'à 146 kilomètres, c'est-à-dire la distance à vol d'oiseau de Paris à la mer.

Pour faire ces 146 kilomètres, le mécanicien, qui ne se pressait guère et qui n'avait nulle envie de se presser, nous verrons tout à l'heure pourquoi, a mis en chiffre rond huit heures. Un moteur de Dion-Bouton tourne n généeral à 1.800 tours, mais il faut admettre qu'il n'a pas dû tourner à plus de 1.200 tours en moyenne.

Douze cents tours par minute font à l'heure le joli total de soixante fois douze cents, soit 72.000 tours, et en huit heures nous arrivons au chiffre infiniment respectable de 576.000 tours. Or, dans un moteur à un cylindre, chaque fois que le volant fait un tour il fait, par conséquent, monter et descendre le piston, ce qui présuppose deux temps du moteur, la compression, par exemple, et l'explosion. Comme il a une explosion tous les quatre temps, il y a une explosion tous les deux tours et, par conséquent, nous arrivons au chiffre approximatif de 288.000 explosions !

Comme le moteur n'a dépensé en tout et pour tout que 5 litres d'essence, il faut bien admettre, et c'est là que notre cerveau se refuse à suivre jusqu'à une compréhension sensible l'inévitable mathématique, il faut bien admettre, dis-je, que l'on a décomposé 5 litres d'essence en 288.000 parties dont chacune, mélangée avec l'air, comprimée et explosée, développe cinq ou six fois plus de force que vous n'en développez malgré vos six pieds de hauteur, vos muscles d'athlète et votre poitrine de lutteur, puisque vous soufflez tout à l'heure à accomplir moins vite et moins bien une tâche que cette infime portion d'essence accomplissait en se jouant. Or, la 288.000e partie de 5 litres d'essence nous amènent à $\frac{1}{57\,000}$ de litre ! ce qui n'est vraiment pas excessif. Je sais fort bien que ce $\frac{1}{57\,000}$ de litre emploie l'oxygène de l'air pour faire ce mélange d'hydrocarbure détonant, mais l'oxygène de l'air n'a par lui-même aucun pouvoir détonant, il ne l'acquiert que par ce mélange avec ce $\frac{1}{57\,000}$ de litre dûment évaporé.

La fatale panne en vue du port.

Concluez donc :

Il y a 1.000 centimètres cubes dans un litre, soit un décimètre cube d'essence. Un centimètre cube est, comme l'indique son nom, un cube de un centimètre de haut sur un centimètre de large et un centimètre de profondeur ; c'est donc à peu près le bout de votre petit doigt sur un centimètre de longueur. Divisez-le en 57 parties et essayez de vous persuader que chacune de ces 57 parties, dont il vous arrive communément de renverser plusieurs centaines lorsque vous transvasez de l'essence, est capable de déployer six à sept fois plus d'effort que vous ne pourriez en déployer vous-même.

J'ajouterai que, si l'on employait de l'alcool, ce même calcul aboutirait à nous donner le même résultat pour une quantité d'alcool pur égale environ à la 40e partie de ce misérable petit centimètre cube. Etonnez-vous, après cela, que M. Duclaux nous ait affirmé que l'alcool était un aliment! Quelle énergie ne devrait pas déployer un consommateur qui a pris un simple apéritif !

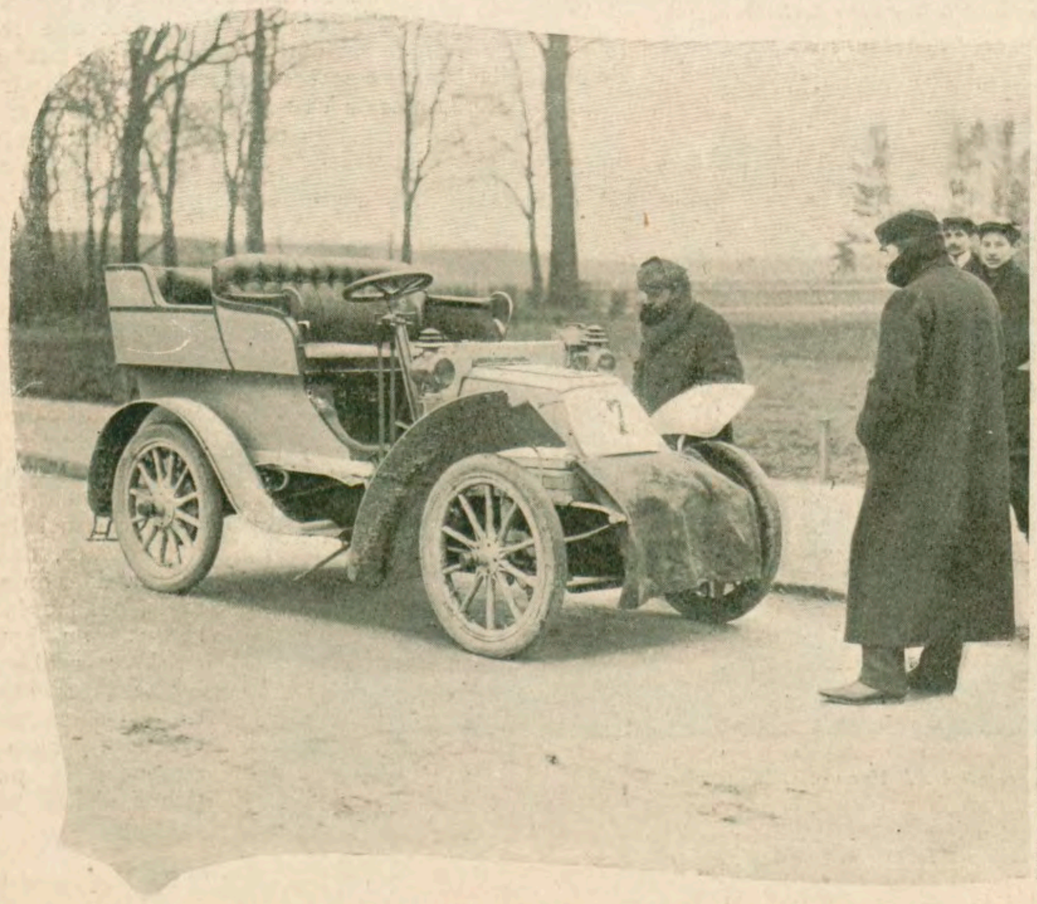
Et comme quoi le carburateur est bien meilleur utilisateur que l'estomac !

Le public ne fait pas tous ces calculs, mais il comprend en gros que les automobiles dépensent de moins en moins et il s'en réjouit.

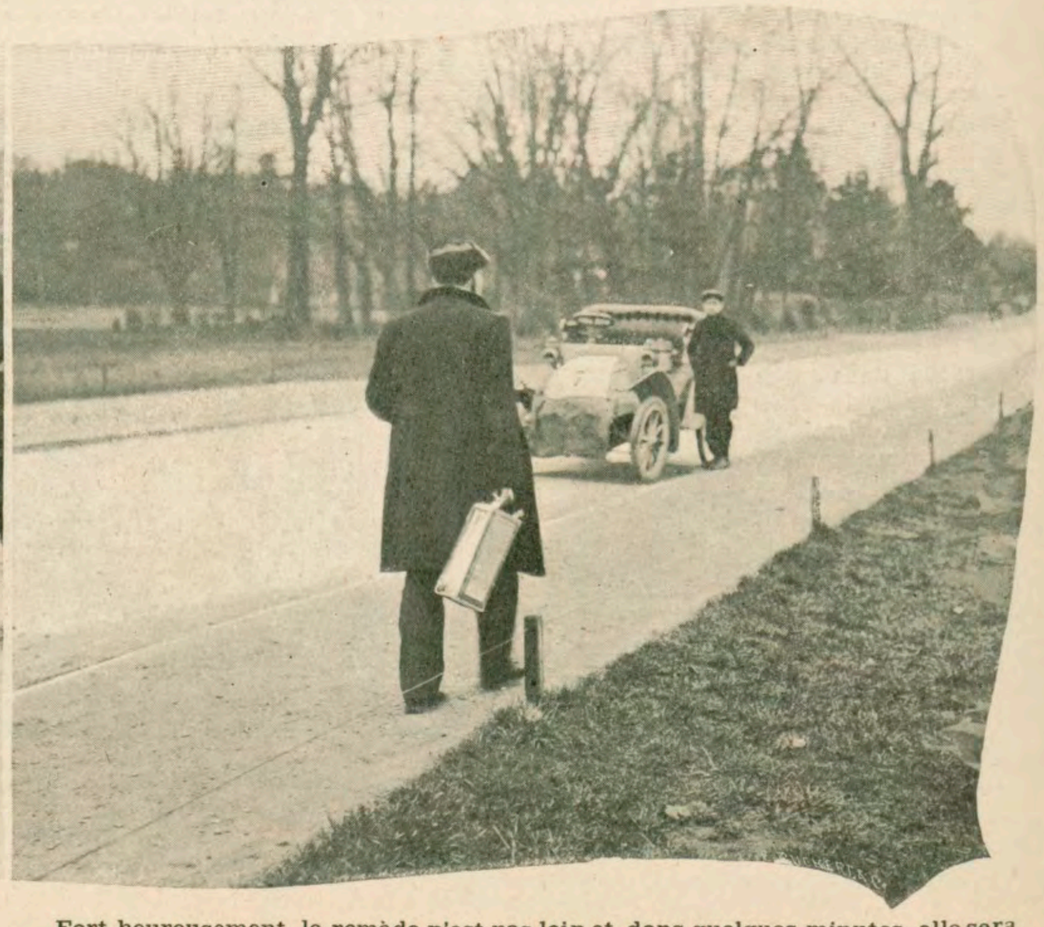
C'est en trouvant dans un 57.000e de litre la force de six chevaux que l'on comprend l'étendue de la force que la nature met à notre disposition et que l'automobile a fait réellement découvrir.

GEORGES PRADE.

M. Forestier et notre collaborateur Tampier pointent les concurrents à chaque tour.



La voiture s'arrête, faute d'aliment, le moteur a bu l'essence « jusqu'à la dernière goutte ».



Fort heureusement, le remède n'est pas loin et, dans quelques minutes, elle sera prête à repartir.

ENTRE NOUS

Le sixième anniversaire de la " Vie au Grand Air ". — Une surprise aux lecteurs. — Vingt mille francs de prix. — Une chance sur cent de gagner une automobile.

Dans quelques jours, la *Vie au Grand Air* fêtera le sixième anniversaire de sa fondation. A cette occasion, nous avons décidé d'offrir à nos abonnés et lecteurs une

SURPRISE SENSATIONNELLE

Dans notre

Prochain Numéro

portant la date du

4 AVRIL

nos lecteurs trouveront les conditions et les sujets d'une série de concours comportant

20.000 francs de Prix

et se terminant par un

Concours d'Honneur

donnant à tous ceux qui y prendront part

Une Chance sur Cent

de gagner

Une Voiture Automobile

de 6.000 francs.

On trouvera, en outre, dans ce numéro :

Santos-Dumont intime

La Coupe de la **Vie au Grand Air**
(Cross-country international)
par F. Fos.

La Traversée de Sumatra en Automobile
par E. Kapferer.

Nos Intellectuels dans l'Arène,
par Fioravanti.

La Convalescence de Huret,
par Géo Lefèvre.

La Monte américaine et la Monte anglaise,
par Franc-Picard.

avec les opinions de MM. Marey, de l'Institut, du président Magnaud,

etc., etc.

Ce numéro, tiré à

100.000 Exemplaires

avec un soin tout spécial, ne sera vendu exceptionnellement que

15 Centimes

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs de le retenir, dès à présent, à leurs marchands de journaux ordinaires, pour être sûrs de le trouver, car le numéro sera certainement enlevé dès son apparition. Prière aussi à nos amis d'annoncer, dans leur entourage, ce numéro spécial de la *Vie au Grand Air*.

LES ÉDITEURS.

Avant le départ. La dernière visite d'un Poids Lourds.

Ne poussons pas à la consommation ! Un tour de lac à petite allure.

Le commandant Ferrus, pesant un bidon d'essence.

La Crosse Canadienne

L'engagement de la balle "Les Croisés".

Les deux joueurs doivent rivaliser d'adresse pour permettre à leurs ailes de s'emparer de la balle.

Le « lacrosse », en un seul mot, comme l'écrivent les Canadiens, de qui les Anglais et nous-mêmes tenons ce jeu. Et pourtant, le mot — je vais peut-être l'apprendre aux joueurs de lacrosse eux-mêmes — vient de la croix, *ou, plutôt de* la crosse *d'un évêque, avec laquelle l'espèce de raquette dont on se sert n'a pourtant qu'une très vague ressemblance. Mais le français que l'on parle encore au Canada a subi d'étranges modifications, par suite d'absence de relations suivies avec la métropole. Et il est plein encore de locutions du XVI^e^ siècle.*

✣ ✣ ✣

On n'est pas d'accord sur les origines du jeu de la crosse : les premiers voyageurs parmi les peuplades indiennes du nord de l'Amérique signalèrent l'existence d'un jeu semblable; il donnait lieu à de véritables batailles entre les tribus rivales. Le sport changeait d'ailleurs de nom suivant la tribu qui le pratiquait, mais il était partout brutal, et l'on pouvait voir les femmes exciter leurs époux à frapper avec leurs crosses sur les arrières de la défense du camp ennemi.

Tentative de passe près du but.

Le gardien de but est prêt à toute attaque.

La passe bien commencée a été interrompue.

La balle étant tombée de sa raquette est l'occasion d'une mêlée.

Quand les Indiens se décidèrent enfin à fréquenter les cités canadiennes, ils apportèrent leur exercice avec eux et l'apprirent aux « étrangers ».

A leur tour, de jeunes Canadiens, envoyés en Angleterre vers 1865 pour faire leurs études, apprirent le jeu à leurs collègues.

En 1867, un team d'Indiens fit un sensationnel voyage dans les grandes villes du Royaume-Uni, et la crosse connut une telle vogue que l'on songea à fonder une fédération des sociétés qui la pratiquent. Mais le projet ne put aboutir.

Les Universités de Cambridge et d'Oxford jouent chaque année un grand match de « lacrosse ».

En France, la crosse n'est connue que depuis fort peu de temps. Elle a été tout d'abord jouée au lycée Janson-de-Sailly. Puis un jeune sportsman, M. Poulain, l'ayant pratiquée en Angleterre, a réussi à former dernièrement une équipe qui fut entraînée par M. Benedict, le capitaine actuel du Lacrosse-Club de Paris.

Voilà pour l'historique. Il n'est pas aussi lointain ni aussi glorieux que celui du football, mais j'estime que ce sport est appelé à un grand avenir, car il doit réunir un jour les vétérans du rugby qui ne se sentiront plus la force ni le courage de pratiquer ce dernier. Lorsqu'on est dans les affaires, il n'est pas toujours facile de disposer de son lundi pour se reposer des fatigues du dimanche. Or, on n'est guère disposé à travailler un lendemain de match de rugby.

Le goal keeper attend la balle.

Pourtant, on aurait tort de voir dans la crosse un jeu de demoiselles. C'est un exercice suffisamment violent, mais sans brutalité aucune. C'est dans le parc de Saint-Cloud, non loin du grand bassin, que le Lacrosse-Club de Paris joue ses matches chaque dimanche. C'est là que le photographe de la *Vie au Grand Air* est allé croquer quelques phases de la partie, et ses clichés, bien mieux que mes explications, donneront une assez complète idée du sport à nos lecteurs.

Voici cependant quelques renseignements complémentaires.

Tout d'abord, le plan d'un champ de la crosse. :

GOAL
1 A
2 A 3 B
4 A 5 B
6 A 7 B
8 A 10 A 12 A
9 B 11 B 13 B
14 A 15 B
16 A 17 B
18 A 19 B
20 B
GOAL

Légende servant à l'explication d'un champ de lacrosse :

1 A, gardien du but du camp A;
2 A, premier homme défense du camp A;
3 B, premier homme attaque du camp B;
4 A, deuxième homme défense du camp A;
5 B, deuxième homme défense du camp B;
6 A, troisième homme attaque du camp A;
7 B, troisième homme défense du camp B. :
8 A et 9 B, 12 A et 13 B, ailes;
10 A et 11 B, centre attaque.
Pour les numéros 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 20, mêmes

Un des joueurs ailes s'est emparé de la balle et l'emporte vers le goal.

explications que pour les numéros de 1 à 7, mais dans l'ordre inverse.

La crosse ou raquette, avec laquelle on tient ou lance la balle, est un long manche en bois terminé par un filet.

La balle employée est faite de caoutchouc durci; elle a environ 20 centimètres de circonférence et son poids est de 120 à 130 grammes.

Le but du jeu est de lancer ou de passer la balle dans le but adverse au moyen de la crosse, et les buts faits sont les seuls points comptés.

Les buts, distants de 100 mètres, sont limités par des poteaux de 1 m. 80 de large ; devant chacun d'eux se trouve un carré de 1 m. 80 qui constitue la cage du goal, où nul n'a le droit de l'attaquer.

Les deux équipes A et B, composées chacune de dix joueurs, sont en présence. A la demande de l'arbitre, la balle est placée par lui entre les raquettes des joueurs centres. C'est ce qu'on appelle un *croisé*.

Au signal donné, les joueurs tirent sur leur raquette, chacun de leur côté, de façon à passer la balle aux ailes qui sont près d'eux.

La balle est donc en jeu, et la passe doit permettre à l'aile droite de s'en emparer pour accomplir un *shoot* ou une course, ou encore permettre à ses « hommes attaques » plus rapprochés du but, de faire ce dernier avec plus de facilité.

Le joueur tenant la balle dans sa raquette est poursuivi par son adversaire « défense » qui parvient à frapper sa raquette et fait tomber la balle, ce qui occasionne une mêlée. Un dessin nous montre la tentative d'une passe qui est sur le point d'être interceptée. Vivement dégagée par les lignes de défense, la balle est bientôt rejetée vers les buts, et c'est la tentative d'un *shoot* (but) que nous montre la figure ci-jointe. Mais, grâce à son adresse, le gardien de but, M. Enot, arrête à son entrée la balle trop fortement lancée.

Essai d'un shoot.

Le but réussi, c'est par un croisé que la partie recommence.

Choses interdites : Charger ou frapper l'adversaire qui n'est pas en possession de balle; pousser la balle du pied. Seul, le gardien de but a le droit d'arrêter cette dernière avec toutes les parties du corps. Une faute amène un croisé.

Chose permise : Prendre la balle dans sa crosse et faire une course avec, ou passer la balle à un de ses équipiers.

La partie se joue en deux mi-temps de trente-cinq minutes avec cinq minutes de repos.

Mais ce que je ne saurais peindre ici, c'est la finesse de ce jeu qui mériterait vraiment de compter beaucoup d'adeptes. Or, avouons-le, les membres du Lacrosse-Club de Paris ne sont pas tout à fait assez nombreux, et ils remplissent plutôt, en ce moment, le rôle de protagonistes de ce sport:

L'équipe de match du L. C. P., celle qui ira peut-être jouer prochainement un match avec le Lycée de Clères ou l'Union Sportive de Meaux, est ainsi composée :

Gardien du goal : Enot.
Hommes défense : Gaudin, Louvet, Portier.
Ailes et centres : Poulain, Benedich (capitaine) et Richard Lœser.

Un excellent arrêt.

Hommes attaque : Louvet Paul, Lœser et Mathis.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* qui désireraient être renseignés devront s'adresser au secrétaire du Lacrosse-Club, M. René Énot, 53, rue Lafayette, ou, mieux encore, se rendre le dimanche après-midi sur le terrain d'entraînement, dans le parc de Saint-Cloud, près de la Manufacture de Sèvres.

La promenade est délicieuse et l'on aura l'avantage d'assister à un spectacle réellement esthétique.

Mais j'espère que l'on fera mieux que d'y assister. On demandera son inscription aux dirigeants du Lacrosse-Club, qui ne comprend dans ses rangs que des jeunes gens de très bonne compagnie.

Comme beaucoup de sports, du reste, le lacrosse est joué outre-Manche par des collèges de jeunes filles. Il est certain que cet exercice peut être pratiqué par le sexe joli, comme le tennis et le golf. Dans ce cas, la partie est menée un peu moins vivement.

Mais la vitesse n'inquiète pas les Canadiennes, et l'on a même vu un jour, dans un match mixte, un team de jeunes misses battre une équipe exclusivement masculine, et cette dernière, contrairement à ce que l'on pourrait supposer, ne s'était pas fait battre par galanterie ; la preuve est, que le lendemain du jour où il avait subi cette défaite, le capitaine du team masculin quitta l'Université où il faisait ses études. Il était devenu la risée de ses collègues et même des habitants de la ville.

En Angleterre, les Universités de Cambridge et d'Oxford se rencontrent dans un match annuel de lacrosse, comme elles se mesurent également au football, en sports athlétiques et à l'aviron. Quelques clubs d'athlétisme ont également inscrit la crosse au nombre des sports réguliers de la société. Ici, le départ avait été bon, excellent même, mais le succès a été un peu ralenti par plusieurs départs de joueurs pour l'étranger, et il a fallu tout le dévouement des fondateurs de ce groupement pour continuer quand même. Leur ténacité sera, j'en suis certain, récompensée, et je ne doute pas une seconde que l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques ne fonde bientôt un challenge de crosse canadienne.

Je l'ai dit, et le répéterai encore : c'est le jeu tout indiqué pour les vétérans des exercices physiques, que leur violence seule force à abandonner. Anciens coureurs cyclistes et pédestres, ex-rameurs, footballeurs retraités, tous trouveront à la pratique de ce joli sport un agrément qui se trouvera doublé d'un exercice hygiénique. Il entretiendra chez eux cette souplesse et cette vigueur physique que l'on croit à tort l'apanage des jeunes gens. Nous vieillissons avant l'âge parce que nous sommes persuadés qu'il n'y a pas moyen de faire autrement. Et pourtant, des exemples bien vivants nous montrent que l'on peut être encore un athlète longtemps après avoir passé la trentaine : le coureur cycliste Lesna a quarante ans passés; le champion du quart de mille (402 mètres) pédestre, Bredin, a quarante-trois ans ; Charlemont, le célèbre professeur de boxe, a également dépassé la quarantaine; Pini, le célèbre escrimeur italien, a quarante-quatre ans.

Enfin, le père Rousset, le vétéran des coureurs, a achevé la course de Paris-Brest et retour (1901) à l'âge de soixante-trois ans.

G. DE LAFRETÉ.

La Mi-Carême Automobile

Cette année, pour la première fois, un cortège de Mi-Carême — celui de la rive droite — a été composé en partie d'automobiles. Pour la première fois, une fête populaire et presque officielle a délaissé les vieux modes de locomotion. C'est un nouveau signe de la pénétration de plus en plus profonde de l'automobile dans les mœurs actuelles ; à ce titre, la Mi-Carême de 1903 était du domaine de la Vie au Grand Air, *et nous lui devions de la célébrer par le texte et par l'image.*

J'ai été roi. J'ai fait partie, à titre de roi d'un de nos marchés parisiens les plus achalandés, du cortège de la Mi-Carême ; j'ai trôné pendant près de six heures sur un char trop luxueux, dominant la foule de toute la hauteur de ma nouvelle dignité. Je dois dire que cet honneur ne m'était pas destiné primitivement ; seulement, lors de l'élection de la reine de ce marché, il arriva qu'aucun candidat ne se présenta pour le poste, cependant enviable, de souverain. La pauvre reine sans époux était si désolée que, me trouvant là, je m'offris charitablement pour combler cette lacune dynastique. Je fus élu par acclamations et connus ainsi les premières douceurs de la popularité.

La veille du grand jour. Présentation de la Reine des reines au mécanicien qui va la conduire dans sa promenade triomphale.

Je passe sur les semaines intérimaires qui s'écoulèrent entre mon élection et la Mi-Carême, et arrive au grand jour. Je suis exact au rendez-vous et, costumé en galant mousquetaire, je me trouve aux Halles dès midi. Ma reine est délicieusement habillée en un costume Louis XIII d'un rose d'une délicatesse charmante. Un coiffeur du quartier, plein d'une bonne volonté évidente, ondula de telle façon ses cheveux blonds qu'ils paraissent empesés et jettent autour d'eux des reflets éblouissants. Il prit soin en même temps de l'enlaidir, grâce à un maquillage intensif qui pourrait supporter la lueur de deux rampes fortes comme celle du Châtelet. Or, nous sommes en plein jour. Je la félicite néanmoins sur sa bonne mine et déclare qu'elle a la tournure la plus avenante qui se puisse voir.

Le départ se fait attendre. J'en profite pour chercher les automobiles. Il n'y en a pas beaucoup encore. J'examine le char de la Reine des Reines. C'est une voiture électrique de Dion-Bouton pesant, me dit le mécanicien Pinard, exquisement enfoui dans une corbeille de fleurs, quatre tonnes avec ses accumulateurs. Elle affecte, bien entendu, la forme d'une grande conque et est agrémenté d'ornements Louis XV; très harmonieux de forme et de couleur, il est particulièrement réussi. Le mécanicien est absolument invisible ; caché dans sa petite guérite fleurie, il voit sans être vu. Non loin de là se tient le char de la Presse. C'est un tracteur à pétrole de huit chevaux qui prit part au concours de consommation. Il est docile et sûr. Nous retrouverons les autres automobiles place de la Concorde.

Le char de la Reine des reines devant l'Automobile-Club, place de la Concorde.

Le groupe électrogène *de Dion*, destiné à recharger les accus du char royal.

Avec une heure de retard, le signal du départ est donné. Je grimpe sur mon trône. Je n'ai jamais occupé une situation aussi élevée ; les hommes me paraissent très petits, une fierté légitime m'envahit. Je souris à ma reine dont le costume rose semble moins fade, elle me rend mon sourire et me dit gracieusement : « Nous aurons sans doute beau temps. C'est une chance. » La remarque est profonde et juste, je m'incline.

Nous démarrons. A mon orgueil de tout à l'heure se mêle une sourde humiliation. Il me déplaît d'être traîné par des chevaux ; ce mode de locomotion me semble indigne de souverains au vingtième siècle. Mon dépit augmente encore quand je vois le char de la Reine des Reines se mettre en marche avec une facilité et une douceur que ne soupçonnent pas les bêtes aux croupes trop larges qui me tirent. « La Reine des Reines a mangé ses chevaux ! » me dit ma compagne en riant avec bonne humeur. Comme je la regarde, surpris, elle ajoute avec un peu de pitié : « Vous ignoriez que Mlle Missioux était bouchère hippophagique. Elle a mangé ses chevaux, alors elle n'en a plus pour se faire traîner. C'est pourquoi elle est en automobile ». Je remercie ma charmante souveraine de cette explication et ris de bon cœur avec elle. Il sied aux rois d'avoir de la condescendance.

Nous passons par des rues étroites et peu aristocratiques. Aussi nous saluons mollement et répondons avec un peu de hauteur aux acclamations de nos sujets qui se sont hâtés de déjeuner pour nous voir passer. La grande journée ne commencera qu'après le départ de l'Automobile-Club.

On devait quitter la place de la Concorde à 1 heure 1/2 ; nous y arrivons seulement à 2 heures 3/4. Les groupes qui doivent se joindre à nous sont là avec les chars-réclame et les automobiles fleuries. Ces dernières, en nombre restreint, sont décorées assez sobrement. A signaler cependant la voiturette du lavoir Saint-Michel, joliment arrangée avec un grand pin enrubanné et montée par deux clowns, et une jolie petite charrette électrique ornée de gazes et de fleurs blanches. D'autres voitures de nos garages parisiens trépident avec impatience et secouent rageusement leurs liens de fleurs. On repart enfin. Ma reine me fait cette réflexion mélancolique : « Je crois que nous serons bien fatigués ». C'est assez mon avis.

Le cortège est complètement formé. Un char des Fleurs présente avec poésie des femmes sortant des corolles d'immenses fleurs ; tout un groupe de gros insectes est pittoresque et rappelle le carnaval de Nice. De lourds hannetons marchent auprès de frelons bedonnants ; des sauterelles trottinent

LA REINE DES REINES EN AUTOMOBILE

Pour la première fois, le cortège traditionnel de la Mi-Carême a comporté des automobiles. Le char de la Reine des Reines, lui-même, était installé sur un tracteur électrique De Dion-Bouton, *muni de pneumatiques* Michelin.

à côté de mouches titubantes ; les carapaces et les masques sont faits grossièrement et il ne faut pas les voir de trop près ; mais, à quelques mètres, cette troupe d'insectes géants s'en allant gauchement sur la chaussée a vraiment quelque chose d'inattendu et de curieux. De temps en temps, les hommes, qui étouffent sous ces déguisements accablants, enlèvent leur masque ; on voit de la sorte des hannetons marchant leur tête à la main.

D'un char de la chasse des sons de trompe s'élèvent ; plus loin un nègre et une femme en courte jupe bleue dansent le *cake-walk* sur une haute estrade. Des landaus, de classiques landaus de noce, tout étonnés de porter quelques guirlandes de fleurs, renferment dans leurs flancs les notabilités des « Halles et Marchés. »

Nous entrons dans l'avenue des Champs-Élysées. Un beau soleil sème de la gaîté sur la foule immense qui remplit les trottoirs et la moitié de la chaussée. Tout le monde a l'air heureux, dans le cortège et dans le public qui attend pourtant depuis deux heures. La Reine des Reines, avec un geste appris, tourne alternativement la tête à gauche et à droite et porte gracieusement la main de son menton à son épaule pour répondre aux acclamations. Jusqu'au soir, sans trêve, sans le moindre repos, elle répétera ce geste. Le pouvoir a des exigences parfois pénibles.

Dans l'avenue Marigny, quelqu'un de l'escorte ramasse un énorme clou planté dans un carré de papier et déposé soigneusement la pointe en l'air. C'est une délicate attention pour les pneus des automobiles. Par une fenêtre donnant de ce côté, M. Loubet nous regarde passer avec un bon sourire.

Les automobiles fleuries du cortège.

Élysée. Arrêt. On apporte une échelle et la Reine des Reines, très émue, descend présenter ses honneurs au Président de la République, ou plutôt à sa maison civile et militaire. Le général Dubois et M. Combarieu lui offrent une broche et la remercient de sa visite protocolaire. La reine salue, sort et reprend sa place ; on repart lentement. A chaque instant, de brusques arrêts inexpliqués immobilisent le cortège pendant quelques minutes. On arrive rue Royale. Là le spectacle est prodigieux. La foule, massée avec un ordre et un calme invraisemblables, dessine autour de la place de la Madeleine un quart de cercle qu'on dirait tracé au cordeau. C'est un alignement parfait, un alignement de parade. Sur les marches de l'église, des milliers d'hommes, de femmes et d'enfants se tiennent immobiles ; on ne voit que des têtes, une masse infinie et moutonnante de têtes. Évaluer le nombre d'êtres qui sont là paraît impossible. Sont-ils vingt mille ? sont-ils cinquante mille ? On ne sait ; mais on est saisi de stupeur devant une telle multitude, si calme, si grandiose. On sent qu'une force formidable est là, au repos, contenue par un simple et mince cordon d'agents, et qui pourrait devenir terrible, impossible à maîtriser si, dans un brusque moment de folie, il lui prenait fantaisie de se révolter. Nous tournons sur la place, les omnibus Madeleine-Bastille en station sont chargés d'une façon inquiétante et, tout le long des boulevards, on ne voit plus que cette foule, immense et renouvelée, plus agitée dans le lointain, semble-t-il. Les balcons sont chargés à crouler, les cafés débordent. Tout Paris doit être là, massé dans le long couloir des boulevards.

Je regarde ma reine. La mouche que, dans une intention galante, le coiffeur a posée bien en vue sur son menton, s'est un peu déplacée. Les traits se tirent sous le maquillage, la perruque se remplit de poussière. Une horloge pneumatique accuse inflexiblement 4 heures 1/4. Quand serons-nous au bout de notre marche, triomphale peut-être, mais un peu lente, à coup sûr ?

Nous allons ainsi entre une double haie qui se resserre de plus en plus. Si cela continue, nous allons être enfermés. Des acclamations éclatent de temps en temps : «Vive la Reine»! Ce cri est cher décidément au cœur des Parisiens.

Je commence à être fatigué. Le déjeuner sommaire est loin et nous avons avalé bien de la poussière. Encore un arrêt à un journal, puis à un autre. Je n'y tiens plus. L'ennui me gagne. Je propose aimablement à ma reine d'aller lui chercher des gâteaux. Elle accepte avec une reconnaissance dont j'ai honte maintenant et, lâchement, je descends de mon trône éphémère et fuis par une rue transversale.

Le char se remet en marche sans moi et promène une reine veuve prématurément. Elle ne se douta sans doute pas des véritables raisons de mon abandon et dut, dans sa simplicité imaginer des évènements obscurs et tout puissants. Mais si elle se consola de ma fuite, elle regretta sans doute vivement les gâteaux.

Les rois sont, par essence, des êtres volages.

MAURICE RAVIDAT.

Le Commissaire général dans son automobile.

Le lavoir Saint-Michel, où l'on est dans le mouvement.

L'équipe du Collège Rollin, gagnante du championnat interscolaires de football association.

L'équipe du Lycée Condorcet battue par Rollin (1 but à 0) dans la finale du championnat interscolaires de football association.

Un coup de pied trop long.
Le dribbling de Condorcet (blanc) va être arrêté par Rollin (noir).

Après la touche — la remise en jeu.

FOOT BALL SCOLAIRE

Finale du Championnat de Paris

D'ASSOCIATION

Le match final du championnat interscolaires d'association (Paris) a été disputé le jeudi 11 mars entre l'équipe du lycée Condorcet et celle du collège Rollin, qui a remporté la victoire par 1 but à 0, après une fort jolie lutte qui méritait d'être signalée aux lecteurs de la Vie au Grand Air.

✤ ✤ ✤

Je me souviens d'un temps où il était à peu près impossible à Rollin de mettre sur pied une équipe de foot-bail rugby ou association. Non qu'on n'y fût déjà très sportif : c'était de tradition au collège, et l'on s'y disputait ferme tous les ans avec Janson de Sailly, l'autre étoile scolaire du moment, pour l'obtention de la coupe annuelle du « Lendit » ; on possédait des individualités brillantes ; mais, lorsqu'il s'agissait de réunir une équipe quelconque, Rollin disparaissait dans l'ombre.

O ! ces premières équipes ! Pour le rugby, on racolait, trois semaines avant de paraître au championnat, toutes les bonnes volontés qui ne craignaient pas les chutes violentes et les horions ; on les groupait tant bien que mal deux fois ou trois sur un terrain, et en deux leçons on leur apprenait à ne pas être grotesques le jour du match de championnat.

Pour l'association, il existait deux équipes sur le papier. Pauvres équipes ! on ne voyait jamais la première ; quant à la seconde, la seule équipe seconde de scolaires du moment nous étions bien six ou sept à nous entraîner sérieusement. Beaux comme tout avec cela, nous acceptions sans sourciller tous les matches. Je me souviens d'une partie à Joinville-le-Pont, préparée de longue date, où nous nous présentâmes « six » ! Contre le Havre-Athletic-Club, qui vint à Paris spécialement, nous étions sept, et présentâmes une belle défense qui ne m'empêche pas de rougir encore, lorsque j'y songe, de « l'estomac » terrible et tout scolaire dont nous étions nantis à cette époque, pour accepter des rencontres dans de semblables conditions. Au Havre-Athletic-Club et à bien d'autres j'adresse rétrospectivement tous mes regrets.

Un équipier de Rollin essaye d'enlever le ballon à deux Condorcet.

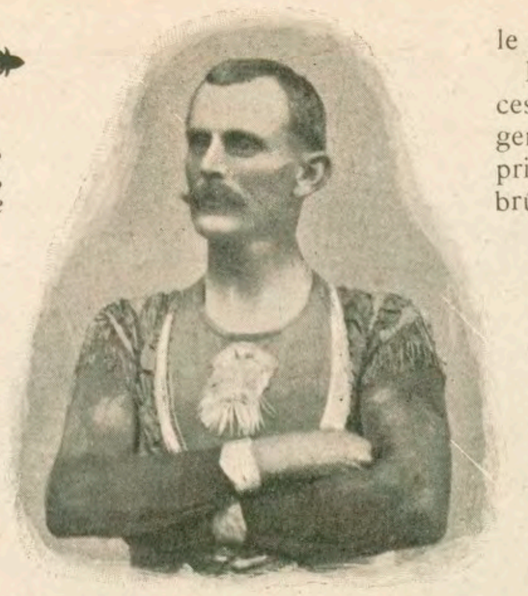
Du moins, en parlant aujourd'hui de la victoire de Rollin dans le championnat interscolaire, ai-je la satisfaction de constater que les générations suivantes ont mis à profit toute l'œuvre d'organisation sportive que commencèrent à Rollin André Levy, aujourd'hui secrétaire du Stade français, Espir, qui siège, si je ne me trompe, dans une commission quelconque à l'U. S. F. S. A. et bien d'autres, car la pépinière de sportsmen sortis de Rollin est infinie, et il n'est pas, peut-être, une de nos grandes sociétés au début de laquelle on ne trouve un ou deux membres de ce qui devait être le C. A. C. R. Pour ne citer qu'un exemple qui remonte déjà à une quinzaine d'années, on trouve aux débuts du Racing, Marcel L'Heureux, qui, jadis, sur les bancs de rhétorique, faisait la cote des courses avec Desgrange, fondateur de l'*Auto*, qui vaut bien plusieurs sociétés sportives à lui tout seul.

André Foucault.

« UN ACROBATE »

Bien qu'il ne soit catalogué officiellement nulle part, l'exercice qui consiste à marcher sur la corde tendue, n'en est pas moins un véritable sport, puisqu'il exige de ses adeptes un parfait entraînement physique et les qualités d'adresse, de sang-froid et d'endurance, qui sont l'apanage de l'homme de sport. Nos modernes acrobates ont compliqué à l'infini le travail simple qui consistait à se tenir sur la corde avec un balancier. Aujourd'hui, ils dansent le cake-walk et font le grand écart sur un simple fil d'acier. D'autres ont cherché à le rendre terrifiant comme le fit Williams, qui ne craignit pas de marcher sur la corde raide à une hauteur de plus de 2000 mètres.

C'est en Amérique qu'il accomplit cette « performance » dont Mlle Miriam Coats, une aimable sporstwoman américaine, retrace ici les incidents vour nos lecteurs.



L'Américain Williams, célèbre funambule.

La photographie a enregistré et fixé pour l'avenir le fol exploit qu'accomplit en l'année 1895 l'Américain Williams. Il paria de traverser, sur une corde tendue au-dessus du gouffre, *El Salto del Diablo* ou *Salto de Tequendama* et le *Monserrate*. Le *Monserrate* compte parmi les principales montagnes de la Colombie, et se trouve aux portes de la capitale Bogota. On jugera de la stupeur mêlée d'effroi des Colombiens à cette nouvelle, lorsqu'on saura que le *Monserrate* est une des montagnes les plus périlleuses à affronter du monde entier, et qu'elle garde en ses précipices des milliers de cadavres d'imprudents ou de malheureux qui s'y risquèrent et qu'un seul faux pas engouffra dans une mort vertigineuse ; et cette montagne exerce une sorte de terreur superstitieuse sur tous les esprits. Traverser le *Monserrate* ! On n'admit même pas la possibilité de cette tentative de la part d'un étranger ; mais Williams, avec un implacable entêtement, sourit à toutes les exhortations, mit son projet à exécution, et il l'accomplit, torturé, à demi tué par l'asphyxie.

La ville de Bogota, en effet, est déjà à 2640 mètres au-dessus du niveau de la mer ! Et, le *Monserrate* ajoutant ses kilomètres à cette hauteur, la raréfaction de l'air est effrayante dans les passes de ce mont. Cette terrible difficulté de respirer, jointe à l'effort d'équilibre qu'il lui fallait faire, détermina chez Williams une énorme fatigue qui se lisait sur ses traits contractés, hagards. Au début, cet extravagant Yankee avait décidé d'effectuer sa traversée portant sa femme sur ses épaules. Est-il besoin de dire qu'il n'y put parvenir ? Haletant de la presque impossibilité d'aspirer l'oxygène nécessaire à sa vie, écrasé par son fardeau, il s'arrêta, revint, et renonça à cette recrudescence de difficulté. On admira beaucoup le courage et le magnifique sang-froid dont fit preuve Mme Williams durant cette expérience. Quant à Williams, il refit la tentative, seul cette fois, et réussit parfaitement. Pas un Colombien n'a oublié ce tour de force. C'est que, outre les grandes difficultés que présentait en elle-même la performance de Williams, le *Monserrate*, nous l'avons dit, a une sorte de saint prestige pour les Colombiens.

Williams traversant El Salto del Diablo.

Sur les hauteurs de la montagne, dont le pic, de loin, se confond avec le ciel, on a construit une église. Pieusement, chaque passant, des années durant, apportait une pierre, et ainsi jour par jour s'éleva la construction sacrée ! Et pour qui connaît cet édifiant détail, la surprise de cette imposante église qui se dresse si loin, si haut et si belle, n'existe plus ou, tout au moins, change d'objet. Ce n'est pas un puissant et admirable effort de volonté humaine qui l'a brusquement dressée, mais elle a été faite longuement et facilement par la piété de tout un peuple. Elle a été construite comme le furent au moyen âge nos miraculeuses cathédrales.

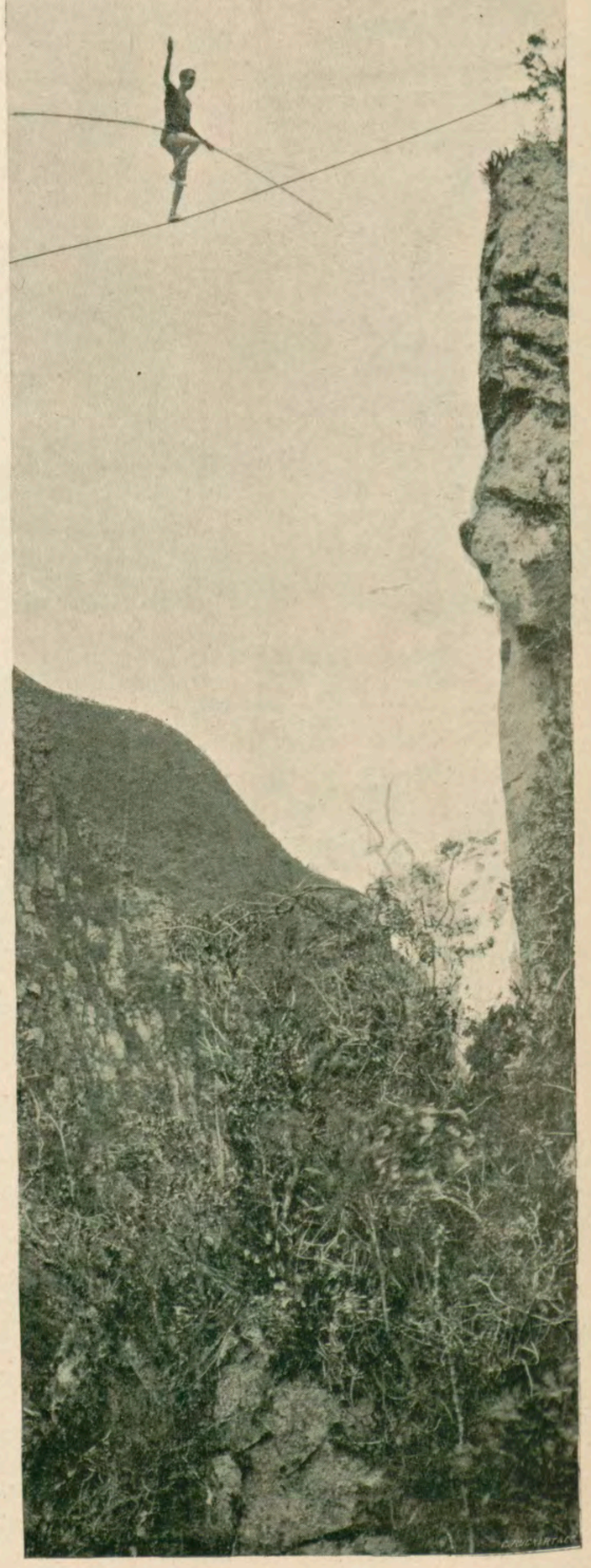
Lorsque la sécheresse sévit en Colombie, une longue procession s'achemine solennellement vers l'église du *Monserrate* : gens de la haute société, gens du peuple, unis, mêlés, vont prier pour que la bienfaisante pluie vienne arroser la terre brûlée par l'impitoyable soleil. Détail curieux : l'église n'est ouverte qu'*aux plus pieux* ; les autres personnes demeurent tout autour, agenouillés en prière aussi, et observent le jeûne pendant quarante-huit heures Au cours de cette cérémonie, on met le feu à la montagne dont les flancs sont recouverts de végétation et s'allument. Le sommet du *Monserrate*, là où s'élève l'église, est tout dénudé, et demeure indemne, par conséquent ; de loin, on voit le feu qui forme une grande gerbe étincelante et ondoyante sous le vent, de loin aussi on entend les prières qui s'élèvent en une grande rumeur.

Huit jours plus tard, Williams fit savoir son intention bien arrêtée de traverser *El Salto del Diablo* ou *Salto de Tequendama*. Cette fois, les Colombiens ne manifestèrent plus leur incrédulité première : Williams les avait habitués à l'extraordinaire. Tous se réunirent pour assister au nouveau prodige : c'était le moment terrible, le moment poignant. Sur sa corde désormais fameuse, Williams exécuta ce nouveau prodige. Le *Salto del Diablo* est une cataracte qui se trouve à quelques heures de Bogota : il est proche du *Monserrate*, par conséquent ; cette chute d'eau, qui compte 275 mètres environ de hauteur, présente une étrange particularité : on n'a jamais su où s'écoulait l'énorme quantité d'eau qu'elle roule chaque jour sur les grands rocs avoisinants. Les recherches des savants sont restées vaines, et c'est inutilement qu'on a fait, à plusieurs reprises, la cruelle expérience de précipiter un bœuf ou un cheval vivant dans les cataractes, afin d'être renseigné sur le trajet des eaux, par l'endroit où reparaîtrait son cadavre.

La légende dit que l'eau de la chute est dévorée par le feu de l'enfer, d'où son nom *Salto del Diablo* : *Saut du Diable*. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'il a été démontré qu'une partie de l'eau se pulvérise en tombant et se répand dans l'air : la colonne d'eau, en effet, se brise incessamment, avec un bruit éclatant, sur les grands rocs... C'est tout ce que la cataracte a bien voulu livrer de son mystère. A défaut de certitude scientifique, voici une anecdote : Les Indiens racontent que Simon Bolivar, pendant la guerre de l'Indépendance, passant près du *Salto del Diablo*, sauta sur un roc élevé, et là, éclaboussé de l'eau mystérieuse, il jura devant ses hommes que, s'il n'était pas victorieux des troupes de l'*Espagne sanglante*(1), il reviendrait au *Salto del Diablo* lui demander de le livrer au Diable.

C'est cette cataracte, qu'entoure tout un passé de légende et peut-être d'histoire, à laquelle Williams a ajouté le souvenir de sa téméraire entreprise.

MIRIAM COATS.



Williams traversant le Monserrate.

(1) Le drapeau colombien est bleu, jaune et rouge : c'est l'or colombien séparé de l'Espagne sanglante, l'Espagne qui faisait peser son joug sur ses colonies sud-américaines, et qui les combattit avec acharnement à l'époque de la guerre de l'Indépendanc .

Le Sport dans l'Art

Georges Rouleau.

Fac-simile d'une aquarelle de Frédéric Régamey.

F. Régamey, le peintre attitré des escrimeurs, avait complètement disparu depuis quelque temps. On se demandait s'il était parti chercher des sujets d'aquarelles dans de lointains pays. Il n'en était rien. Régamey était presque en France, tout près de nous, en Alsace, où il travaillait avec ardeur. Il a rapporté de là-bas une série très curieuse d'études, paysages ou têtes, qui lui ont servi à illustrer des ouvrages qui lui étaient commandés

Mais, dès son retour à Paris, Régamey s'est affirmé de nouveau comme le peintre des escrimeurs et, à l'exposition des aquarelles au cercle Volney, c'est en escrimeur qu'il s'est montré dans ses œuvres. Ce sont d'abord les portraits à l'aquarelle, très réussis, de Georges et d'Adolphe Rouleau. Les têtes se détachent énergiques, mâles et fières, sur le blanc des vestes d'armes, et ces deux œuvres sont de petits chefs-d'œuvre. Mais la « grande machine », c'est une aquarelle immense représentant l'assaut final entre le chevalier Conte et notre Kirchhoffer, lors du tournoi international. On se souvient que les épreuves éliminatoires se disputèrent au Cercle de l'Escrime, rue Taitbout, et c'est dans la salle d'armes du cercle que Régamey a campé les deux tireurs. Tout autour d'eux, le jury siège et est entouré d'une foule de personnalités de l'escrime, concurrents et jurés. On les reconnaît tous, les habitués des assauts, les ayants droit aux sièges de premier rang, les chroniqueurs, les fervents de la planche. Ce serait faire injure à Régamey que de vous désigner, par leurs noms, tous ses modèles mais vous les reconnaîtrez facilement.

Je me souviens des séances consacrés à cette aquarelle, le matin, au Cercle de l'Escrime. Régamey était là avec son chevalet; tour à tour, pendant un quart d'heure ou une demi-heure, nous allions nous asseoir sur la banquette du fond et, tout en causant, l'artiste nous « croquait ». Quelques coups de crayon pour poser la tête, quelques touches de pinceau, et déjà la ressemblance apparaissait. C'était admirable et charmant, et cette œuvre restera comme l'une des plus curieuses et des plus intéressantes du maître, tant au point de vue documentaire qu'au point de vue artistique. Quant aux deux figures maîtresses, Conte et Kirchhoffer, elles sont admirablement posées et possèdent une allure magnifique. On sent que l'artiste est en même temps un escrimeur et que, non content de peindre ce qu'il voit, il voit et comprend ce qu'il peint.

Louis Perrée.

Adolphe Rouleau.

Fac-simile d'une aquarelle de Frédéric Régamey.

BLOC-NOTES

NOTRE CONCOURS D'IDÉES

On sait que nous avions mis au concours, entre nos lecteurs, des idées d'épreuves à organiser pour les différents sports auxquels nous n'avions pas encore attribué les « Coupes » que nous leur destinions.

Comme il fallait s'y attendre, un grand nombre de sportsmen ont répondu à notre appel et le nombre de lettres que nous avons reçues est considérable. Parmi les idées qui nous ont été suggérées, il en est pas mal qui méritent d'attirer l'attention. Nous les étudions avec soin et nous ferons connaître incessamment celles qui auront été adoptées.

Dès à présent, nous pouvons citer parmi les plus intéressantes celles de MM :

Laplace, 92, Bd du Port-Royal, à Paris ; Philippe, 25, rue de Liége, à St-Erond (Belgique) ; Dessaules-Henny, 2, rue Gd-St-Jean, à Lausanne ; Adrien Rambaud, 24, rue du Plat, à Lyon ; Dr Therenard, 63, avenue de la Gde-Armée, à Paris ; Dolfus, 45, rue de Chabrol, à Paris ; Emeu, Lycée de Vesoul ; Bruizot, 3, rue Dufresne, à Amiens ; Decambos, 170 bis, rue de Paris, à Vincennes : Sablon-Raoul, Ecole nationale d'Arts et Métiers, à Cluny ; Leblanc, 8, rue Rochambeau, à Paris ; Boulanger, 2, rue Boucher-de-Perthes, à Amiens ; Boudet, 131, avenue de Choisy, à Paris ; *The Bard* à Villeneuve-sur-Lot ; Robert Vidal, cours Ste-Anne, à Arcachon ; Bertrand, 3, place Malherbe, à Caen ; Cartier, 15, rue Croix-des-Petits-Champs, à Paris ; Mercier, à Barjac (Gard) ; Lucien Benoist, à Saint-Romain-de-Colbosc ; Vigner, 5, rue de la Liberté, à Chatou ; Paul de Dyn, rue Vieux-Temps, à Verviers (Belgique) ; Cte Hany de Sonis, 14, rue Pareu, à Bois-Colombes ; Jean Lion, 6, rue Thiers, à Belfort ; Mlle Henriette Peiruga, à Maubourguet ; Demolhens, 12, rue Washington, à Paris ; Despeus, 11, rue Letord, à Paris ; Regis, 1, rue Littré, à Paris ; Crépin, 31, rue Allart, à Amiens ; Moitié, 2, rue Peru-Lorel, à Amiens ; Dasqué, 24, place du Marché, à Meaux ; Dencausse, à St-Martory ; Goué, 3, rue de la Paroisse, à Fontainebleau ; Boyer, 25, rue Roux-Alphérau, à Aix-en-Provence ; Flenoglio, à Prossared, Turin (Italie) ; Breton, sous-officier au Val-de-Grâce, à Paris ; Chamaillard, Hôpital du Val-de-Grâce, à Paris ; Hubert, 135, rue Ordener, à Paris ; Delesalle, 85 bis, avenue de Wagram, à Paris ; Huet, 1, rue du Manège, à Roubaix ; Rogez, 25, rue de la Justice, à Lille ; Michaux, 57, rue Jeanne-d'Arc, à Reims ; J. Lacam, 130, rue de Tocqueville, à Paris ; Bosquet, 107, Grande-Rue, à Croix.

Nous donnerons incessamment les noms des auteurs des idées adoptées.

BOXE

L'excellent artiste F. Séguin qui s'est déjà spécialisé dans l'escrime et dont l'estampe Pini-Rue a été si goutée dans les salles d'armes, entreprend aujourd'hui une série consacrée à la boxe.

La première estampe superbe de vie et de vérité est consacrée à Bayle.

On peut se procurer ces estampes dans notre Salle des Dépêches, 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée.

Nous rappelons que l'estampe Rue-Pini est presque épuisée et nous engageons vivement les amateurs à se presser s'ils veulent en avoir.

BILLARD

C'est dimanche dernier, 22 mars, qu'ont commencé les épreuves du Championnat du monde amateurs à l'Académie de l'Eldorado. Ces épreuves seront d'une assez longue durée, car elles sont jouées en poule et il y a une dizaine de concurrents. Le lot des concurrents réunit la très grande majorité des amateurs connus en France.

Paris fournit quatre joueurs : MM. Darantière, Lejeune, Naves, de Drée ; la province en envoie quatre : MM. Barthélemy Maure, de Marseille ; Rérolle, de Toulouse ; Fouquet, de Lyon ; Nélys, de Fontainebleau ; et enfin, la Belgique, deux : Garsou, président du Club des Amateurs belges, et Rasquinet, gagnant des derniers championnats de Bruxelles.

Il est difficile de faire un choix parmi eux, car tous ces concurrents doivent être assez près les uns des autres.

Il faut applaudir à cette première manifestation de l'amateurisme en billard.

Elle créera un précédent précieux. Mais, à mon avis, ce tournoi servira beaucoup à démontrer que les amateurs ont grand tort de chercher à imiter en tout les professeurs qui sont beaucoup plus forts qu'eux. On s'apercevra, par la moyenne générale des joueurs, que la partie du cadre à 45 cent. sur des billards de match, partie que les amateurs jouent à l'Eldorado comme les professeurs l'ont jouée au tournoi de la Cie Brunswick, est beaucoup trop difficile pour des amateurs. Le résultat du tournoi sera donc, j'en ai l'espoir, de changer la nature de la partie à laquelle, dans l'avenir, se mesureront les joueurs non professionnels.

Count Reddeer.

FINANCE

Mauvais Entraîneurs

Dans tous les sports, le rôle de l'entraîneur est prépondérant. Il l'est, en finance, tout comme ailleurs. Or, les entraîneurs de notre marché ne sont pas forts ! Agents de change et coulissiers ne travaillent qu'à l'intention de la spéculation, dédaignant la clientèle de l'épargne, du placement. Faute énorme !

Les grands seigneurs du parquet poussent le Rio, l'Extérieure d'Espagne, les Fonds Turcs et Brésiliens, alors que, par devoir et dans l'intérêt bien compris de ceux qui leur font confiance, ils se devraient occuper de la Rente Française, de nos chemins de fer, de nos sociétés de crédit, de nos grandes valeurs industrielles.

Les petits messieurs de la coulisse, quoique plus excusables, car leur champ d'entraînement est bien restreint, ne sont guère à louer non plus, puisqu'ils ne savent qu'annoncer... sans y croire... une reprise des mines d'or, laquelle ne se produit jamais.

Et, parce qu'il est mal entraîné, mal guidé, le public habituel de la Bourse — comme ces joueurs qui voient arriver en tête le cheval qu'ils n'ont pas ponté — observe que montent à la cote des titres auxquels il reste forcément étranger, tandis que ceux sur lesquels on l'a placé ou ne bougent pas ou reculent.

Les intermédiaires, les entraîneurs, agents de change et coulissiers ne sont pas forts !

C. Levrai.

LE BULLETIN DE MICHELIN

COMMENT ON DOIT TALQUER

Danger de ne pas talquer. — Danger de talquer trop — Comment un excès de talc détériore un pneumatique.

Nous avons déjà dit ici quelle importance il y avait à talquer convenablement l'intérieur des pneumatiques.

Le talc, rappelons-le, est un ubrifiant dont la fonction consiste à faciliter le *frottement* ou *glissement* des corps en contact, en l'espèce de la chambre à air contre l'enveloppe.

S'agissant de caoutchouc, ce frottement devient considérable. D'autre part, le roulement développe à l'intérieur des pneus une *chaleur intense*. Il n'y a donc pas de chambre à air qui résisterait à ces causes de destruction, si l'on n'utilisait pas le talc pour les combattre. Il y a des cyclistes, et même des chauffeurs, qui ne démonteraient jamais leurs pneus *si une crevaison ne les y obligeait pas*. Aussi, lorsque le cas se présente, ont-ils la désagréable surprise de constater que leur chambre à air est complètement collée aux parois de l'enveloppe et de la jante et qu'elle ne peut en sortir qu'en lambeaux. D'autre part, le talc a le gros avantage, en favorisant le glissement, *de faciliter le montage* du pneumatique et d'éviter pour une large mesure les *pincons* dont pourrait souffrir la chambre à air.

Donc il faut talquer, soit pour éviter les inconvénients signalés, soit pour rendre plus commode le montage.

Et pour réagir contre la tendance excessivement fâcheuse de beaucoup de cyclistes et chauffeurs, qui consiste à négliger cette *indispensable opération*, nous avons dit et écrit qu'il fallait *absolument talquer*, et *talquer abondamment*.

Nous avons été entendus... nous dirons presque, hélas ! *trop bien entendus*, car insensiblement les chauffeurs *ont passé d'un excès à l'autre* et se sont dit que puisque le talc présentait des avantages aussi marqués, lorsqu'on mettait du talc on n'en saurait trop mettre.

Aussi notre service des réparations nous signale-t-il fréquemment depuis quelque temps les inconvénients qui résultent de cet état d'esprit.

Il ne faut pas perdre de vue, Messieurs les Chauffeurs, que *l'excès en tout est un défaut*, et qu'il ne faut jamais abuser des meilleures choses.

Le talc, vous le savez, est une *poudre impalpable* qui possède à un haut degré la propriété de *pénétrer*, de *s'insinuer* à travers les pores des corps qui s'opposent à son passage C'est ce qui se produit pour le protecteur des enveloppes, protecteur en toile de coton très souple, et à mailles un peu larges. Quand vous mettez un excès de talc, *surtout si vous n'avez pas soin de le bien répartir*, il se produit ce fait qu'en certains endroits *le talc s'accumule*. Par le fait du gonflage et du roulement, ces amas de talc se tassent, et la légère poudre *s'infiltre à travers le protecteur et le décolle*.

Ce décollage présente cette particularité curieuse *qu'il ne se produit jamais dans la zone du roulement*, mais seulement sur deux lignes situées à droite et à gauche de cette zone, de chaque côté de l'enveloppe, **c'est-à-dire dans la région dangereuse par excellence**, puisque c'est celle-là où s'effectue la flexion produite par le roulement. Et c'est précisément à ce caractère distinctif qu'il faut attribuer la particularité que nous signalons : pendant la marche, toutes les parties de cette région *fléchissent et se relèvent* successivement, suivant qu'elles correspondent ou non à la portion du roulement *en contact avec le sol*. **Il se forme donc un véritable mouvement de soufflet**, une sorte d'*aspiration* du talc à ces endroits.

Le talc ainsi aspiré commence donc par décoller le protecteur ; mais, ce qui est plus dangereux, c'est que, peu à peu, le *tassement* devient si *énergique* que l'amas du talc en vient à produire une sorte de **croûte résistante** qui forme un véritable **corps dur**, lequel provoque d'abord une coupure du protecteur. Les bords de cette coupure, *durcis et maintenus par une partie ferme*, cisaillent alors la chambre à air et, *chose* **infiniment plus grave**, les effets combinés de l'un à l'autre ne tardent pas ensuite à provoquer la **coupure rapide des toiles essentielles de l'enveloppe.**

Et remarquez bien qu'alors même que vous auriez *parfaitement* réparti votre talc à l'intérieur de l'enveloppe — et nous insistons sur ce mot *parfaitement*— s'il y a excès dans la dose, le *résultat sera le même*. En effet, par suite des mouvements souvent violents que vous imprimez à l'enveloppe pendant le montage, vous provoquez une chute de l'excès de talc qui va s'accumuler aux endroits où il trouvera une résistance à son passage, *et dans tous les cas dans la partie la plus basse de l'enveloppe*, pour y former des amas dont nous venons de voir le danger.

Aujourd'hui, tous les chauffeurs ont assez d'expérience des choses du pneumatique pour se rendre compte que *nous n'exagérons rien*.

Nos lecteurs voient donc quelle importance exceptionnelle revêt cette question, si simple en apparence, du talcage.

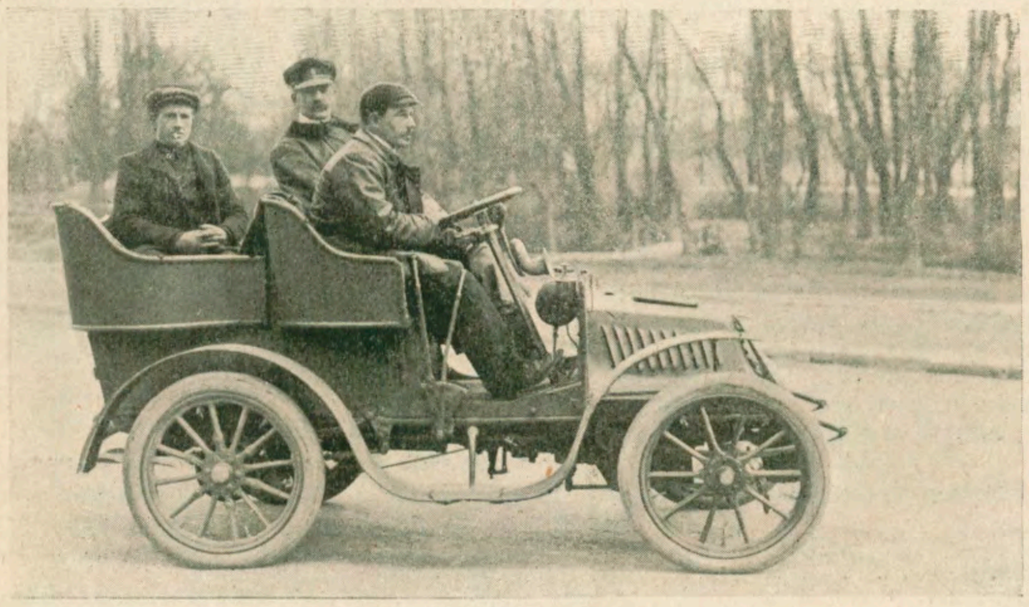
(A suivre.)

Michelin et Cie.

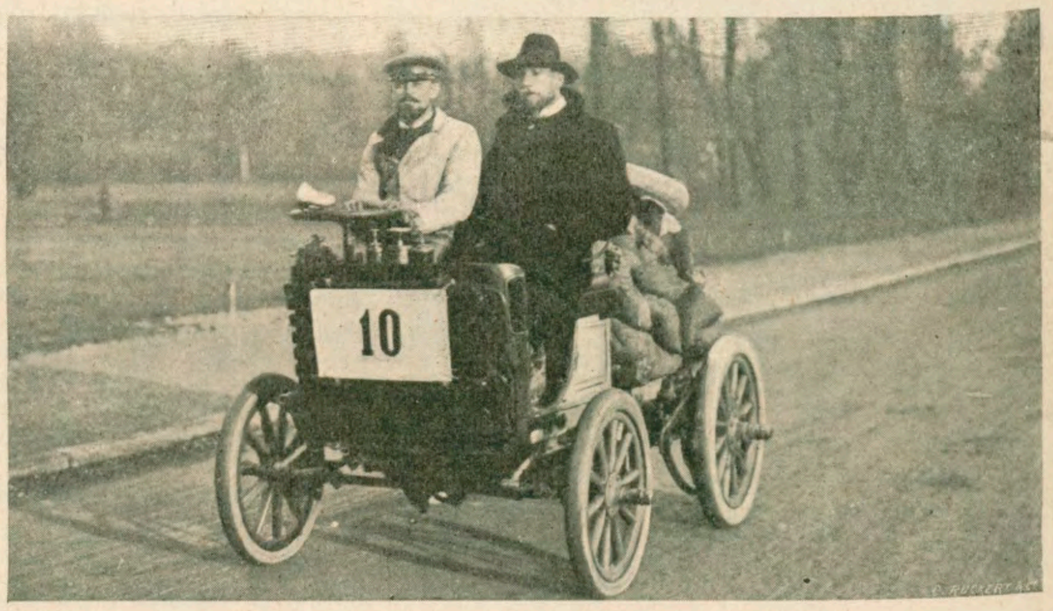
COMMENT DEVENIR FORT
par J. de Lerne, avec préface de Gabriel Bonvalot.
1 volume..... **3.50**
En vente dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUS= TRIE AUTO= MOBILE

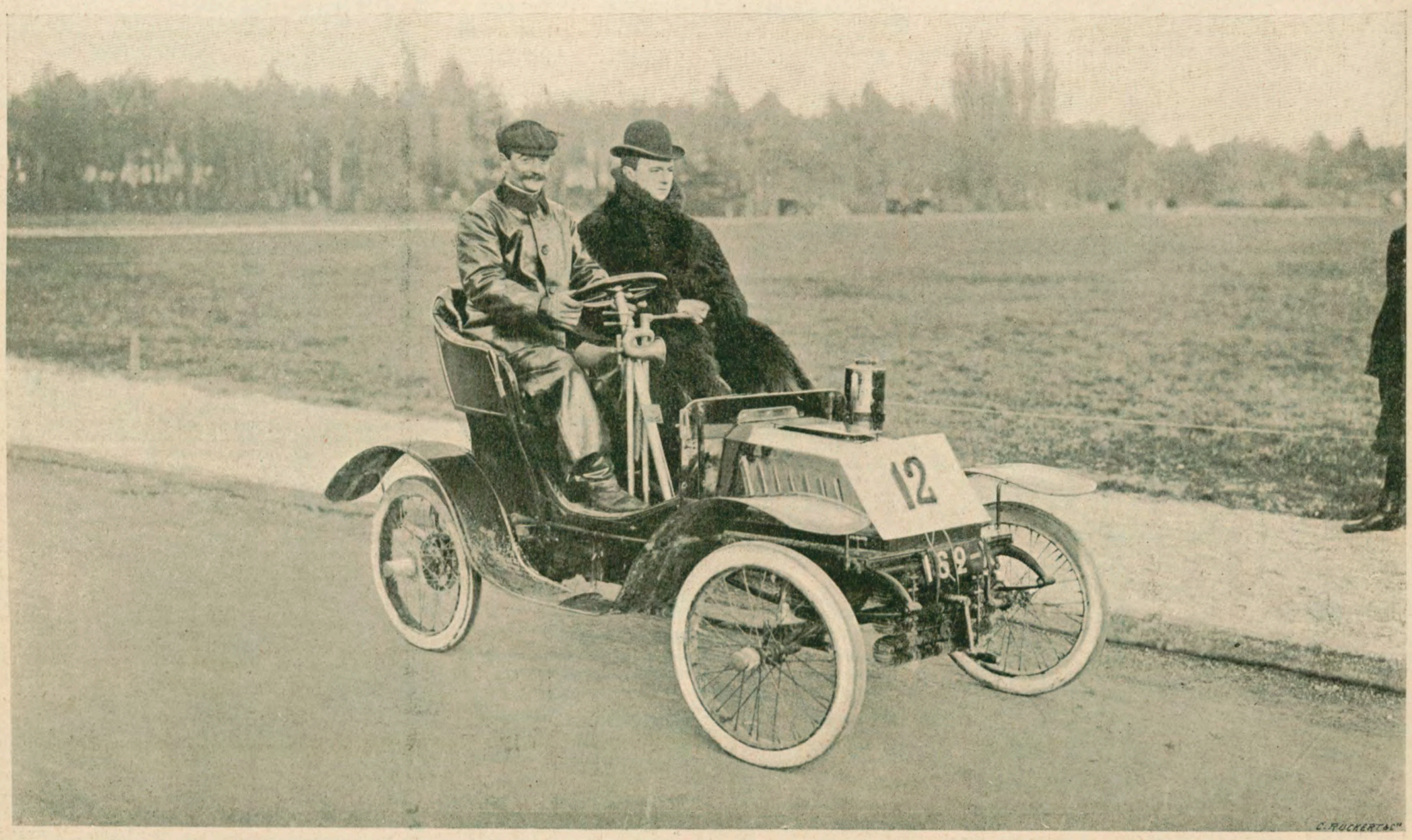
CAMION ***Peugeot,*** 8 CHEVAUX, PREMIER DU CLASSEMENT GÉNÉRAL A LA TONNE KILOMÈTRIQUE TOTALF, ET A LA TONNE KILOMÈTRIQUE POIDS UTILE, PESANT 4.7,5 KILOG., 67 KIL. 500 M., AVEC 15 LITRES 125, MUNI DES BANDAGES ***Peters*** A JANTES DÉMONTABLES.



VOITURE LÉGÈRE ***Peugeot***, Nº 1, 6 CHEVAUX, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, PREMIÈRE DE SA CATÉGORIE, 112 KIL. 315 M., AVEC 6 LITRES.



CAMION ***Bardon,*** 5 CHEVAUX, MUNI DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, POIDS 2.340 KILOG., 69 KIL. 620 M., AVEC 7 LITRES 660.



VOITURETTE ***de Dion-Bouton,*** Nº 1, 6 CHEVAUX, POPULAIRE, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, PREMIÈRE DE SA CATÉGORIE, 146 KIL. 130 M. AVEC 5 LITRES D'ESSENCE.

LA POULE DES VAIN= QUEURS

16 MARS

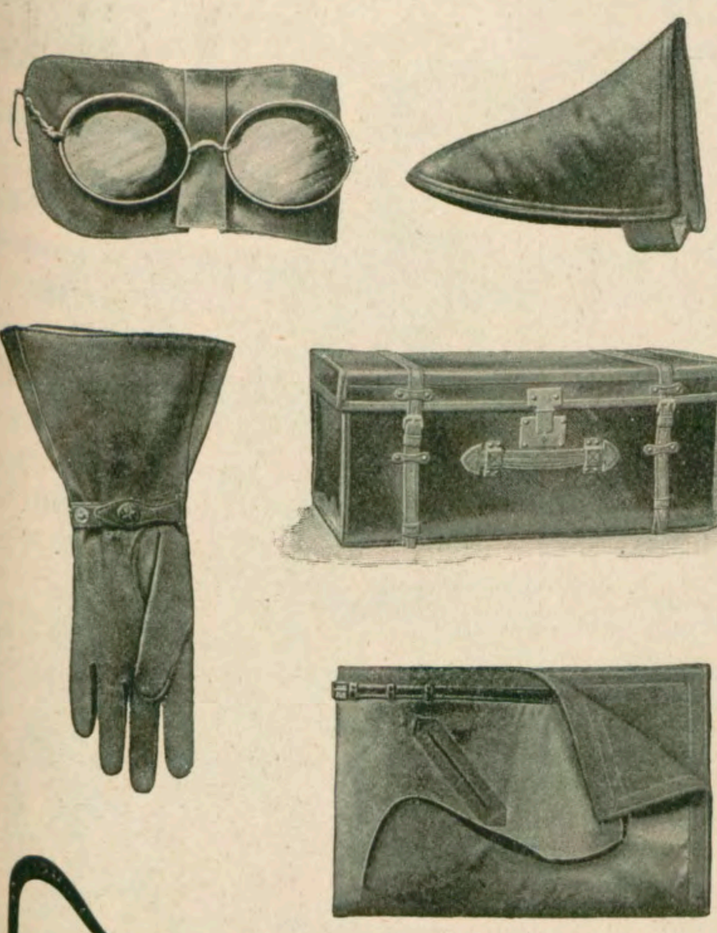
BELLE JARDINIÈRE

2, Rue du Pont-Neuf, PARIS. — Entrée Nouvelle : 4, Rue Boucher

Deux Pages de l'Album Illustré des *VÊTEMENTS & ACCESSOIRES*

Pour CYCLISTES & AUTOMOBILISTES

B. J. Déposé.



B. J. Déposé.

ENVOI FRANCO DE L'ALBUM ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE

Dépositaire des Modèles STRÖM et Fils (brevetés s. g. d. g.) et des Sous-Vêtements Hygiéniques (laine et ouate de tourbe) du Docteur RASUREL

SEULES SUCCURSALES : PARIS, 1, Place Clichy ◦ LYON ◦ MARSEILLE ◦ BORDEAUX ◦ NANTES ◦ ANGERS ◦ LILLE ◦ SAINTES

s Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 25** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Ne passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SURANCES SPORTIVES

ssurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout Paris.* Téléphone : 283-41.

surance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- nt pleine et entière garantie, doit être faite beaucoup de soins, et demande le concours cialistes rompus à la confection des contrats nstituent cette garantie.

l s'agisse d'assurances automobiles, de che- t voitures, ou d'assurances individuelles, la souscrite ne vaut que par les clauses y ins- clauses qui varient à l'infini suivant les cas. **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, s, se chargent de toutes les assurances en l, et tout particulièrement des assurances es pour lesquelles elles se sont spécialisées. s les sportsmen qui voudront être bien assu- ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances Spé- s**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne- oute satisfaction.

demande, les **Assurances Spéciales** en- donner verbalement toutes les explications

r donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 41.

AUTOMOBILES

sformation de motocycles à pétrole en urettes 2 places côte à côte. Débrayages ses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 923-05. (6245)

ard tonn-luxe, 10 H Centaure, carburateur taure neuf..... 13.900
onn. 10, H, Carr Rothchild, magneto bon état. 7.500
ilt limousine-tonneau, 8 H, Carr. garniture maroquin, état de neuf. *sion.* 8.000
cq, 8 H, tonneau neuf..... 4.500
cq. 6 H 1/2, neuf tonneau..... 3.500
cq, 20 H, neuf châssis à céder à /o au-dessous du tarif.
ersall de la Madeleine, 18. (8035)

Prime de **Cent à Cinq Cents** francs à tout eur, acheteur d'une voiture automobile à déduire sur le prix. S'adresser avec ce u Tattersal de la Madeleine, 18, rue Royale. 1. 131-24. (8030)

ialité de location d'Automobiles. age **Bob-Walter**, 83, av. Grande-Armée. 1. 503-50. Vente. Leçons. Achat.

idre d'occasion.
ix, Mors limousine.
, Mors tonneau avec dais.
Panhard, belle carr. avec capote.
, Panhard tonneau
, léger Phénix dynamo, carrosserie neuve.
, Rochet-Petit, dais, glace, parfait état.
, Delahaye, 6 place, dais, 2 places, tous les ssoires.
. Panhard.
aison immédiate des châssis Dietrich, Mors, d, Clément, modèles 1903. Auto-Palace, venue de la Grande-Armée, ancien établisse- Mouter. Tél. 524-27. (8029)

sions : 2 Panhard, 4 chx, transformées en tures légères, moteur faisant 6 chx, à vendre arché. Demandez à essayer L'EUROPEENNE, Chauffeur, moteur de Dion, 6 chx, 3 vitesses che arrière, roues bois, à 3800 fr., la voiture eu le plus de succès dans le Critérium de nmation, 1re du classement général. Paris- eur, 28, rue Mogador. Tél. 281-80. (8011)

dre : Panh-Lev. 12 chx. carros. Labourdette. nh-Lev. 8 chx Paris-Amsterdam, 2 all., carr. e Labourdette.
-Lev. 8 chx Paris-Amsterdam.
ent 8 chx, 2 cyl. 2 carros. limousine et dou- aéton, roues égales, 2 phares-lanternes, eux accessoires
ent, 8 chx. 2 cyl. roues égales tonneau.
st Loste, 37, rue Brunel, Paris. Téléph, 555-43. (8012)

CARTES POSTALES

Moreau, 55 bis, boulevard Richard-Lenoir, is, échange cartes illustrées de tous genres. (8031)

rtes postales hippiques inédites c. o fr. 60 bres. Champrosay, Bourg-St-Léonard, Orne. (8033)

CHEVAUX

Plusieurs belles paires chevaux de service, brillants, hautes actions. Chevaux de selle et de chasse, provenant de Démontes de Grandes Ecuries. Tatt. de la Madeleine, 18, r. Royale. (8017)

CHIENS

Beau chien de chasse, Gordon Setter, à vendre, Arthur Mezt, 24, rue Poncelet (8027)

Chiens de toutes races : Colleys, Loulous, Cockers, Fox-terriers, Griffons. Bocquet, 35, rue Clisson. (8008)

DIVERS

Vendre, échanger, fusil percussion contre bicyclette. Paul Merlier, Robecq, Saint-Venant, Pas-de-Calais. (8032)

A vendre bonne condition, tri à pétrole, 2 ch. 3/4 avec voit. remorque, pièces de rechanges, réservoirs, eau, essence et huile, parfait état. — 21, rue Lavoisier, Desfossé. (2031)

Demande bicyclette première marque, parfait état exigé Louis de C..., poste restante. Les Sables-d'Olonne. (8034)

Echos

VICHY ÉTAT

Les Comprimés **Vichy-Etat**, à base de sels Vichy-Etat extraits des eaux, sont merveilleux pour préparer soi-même instantanément une excellente eau alcaline gazeuse très économique, puisque le flacon de cent comprimés ne coûte que 2 francs. Se méfier des contrefaçons et exiger la marque **Vichy-Etat.**

∴

AVIS AUX CHAUFFEURS PARISIENS

La plupart des chauffeurs sont obligés de garer leur voiture près des fortifications parce qu'ils ignorent l'existence, en plein centre de Paris, d'un garage spacieux, confortable, où l'on puisse en toute sécurité laisser son automobile.

A ceux-là, nous dirons que cet établissement existe : c'est le Grand Garage central situé 4, rue Buffault (faubourg Montmartre), dont le directeur est M. Bory, bien connu dans le monde de l'automobile.

Ajoutons que le Grand Garage central, est concessionnaire des voitures Darracq.

∴

LA SUPPRESSION DES CARBURATEURS

Quoique cela puisse paraître impossible, ce sera bientôt chose faite, grâce à M. Hautier, l'intelligent directeur de la Société Hautier & Cie. En effet, ladite maison va lancer bientôt sur le marché un type de réservoir gazogène dont on a dit le plus grand bien.

Ce réservoir gazogène supprimerait purement et simplement le carburateur actuel et sa délicate fonction. Il réaliserait, de plus, le maximum d'économie et de rendement.

Espérons que nous le verrons prochainement en ligne.

∴

La Société **Falconnet-Pérodeaud** informe sa clientèle que depuis le 10 mars **M. Bertault** ne fait plus partie de son personnel et cesse par conséquent de la représenter pour la Bande **Kelly**.

Elle prie donc sa clientèle de vouloir bien lui adresser directement par lettre toute communication jusqu'à ce qu'elle ait accrédité un nouveau représentant.

∴

CHEMINS DE FER DU NORD ET DU SOUTH EASTERN & CHATAM

Paris à Londres en 7 heures.

Services Rapides, Quotidiens, de la Malle.
Départs de Paris-Nord à
8 h. 40 *m.* — 9 h. 45 *m.* - 11 h. 35 *m.* — 4 h. *s.* — 9 h. *s.*

Traversée maritime : env. 1 heure

Pour prix des places et renseignements, s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, Boulevard des Italiens, ou à la Gare du Nord.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

CHASSE très giboyeuse, 420 hectares, 1 h. Paris. A louer de suite, avec ou sans château et parc. S'adresser à Me Maciet, notaire à Paris, 60, boulevard Sébastopol.

R. MIROMESNIL, 74 MAISON 466 mètres. R. b. 28850. M. à p. 250000 fr. Adj. Ch. n. 31 mars. S'ad. not. Patte, Pontoise; A. Morel d'Arleux et Dauchez, 37, quai Tournelle.

HOTEL à PARIS, avue des TILLEULS, 16, VILLA MONTMORENCY. Cce 607 m. Lib. delocat. M. à p. 55000 f. A adj. s. 1 encn. Ch. n. Paris, le 21 avril. S'ad. à Me Philippot, n., 10, r. St Antoine.

PROPTÉ à Paris (16e), 22, r. Mozart, cont. 1202 m., à prox. gare Passy et Boulainvilliers. R, br. 25823 f. 80. M. à p. 425000 f. Pr. Cr. fonc. 155840 f. 98. Adj. s. 1 ench., Ch. not., 31 mars. S'ad. not. Mes Emile Godet et Ch. Champetier de Ribes, 8, r. S.-Cécile, d. c.

PRÈS PARIS (ligne de Vendôme) Seine-et-Oise, à vendre de suite à l'amiable.
CHATEAU, parc, fermes et plaine, 80 hectares.
BOIS (100 ou 200 hect. à volonté). 200 —
Superficie totale : 280 hectares.
CHASSE MAGNIFIQUE.
Jouissance le 1er mai 1904.
S'adr à Me Goussu, not. Briis-sous-Forges (S-et-O).

MAISONS à vend. de suite. L'une neuve, louée 4500. Prix, 56000. — Autre, louée 15000 Prix, 185000. S'ad. M. Bourgoin, 2, r. du 4-Septembre, Paris.

Billets d'aller et retour de famille pour les vacances.

En vue de faciliter, pendant les vacances de Pâques et les grandes vacances, les déplacements des familles dans les régions desservies par les réseaux d'Orléans et du Midi, la Compagnie d'Orléans, d'accord avec la Compagnie des chemins de fer du Midi, vient de soumettre à l'administration supérieure une proposition ayant pour objet d'émettre des billets aller et retour de famille comportant une réduction de 60 p. 100 sur le double du prix des billets simples, pour chaque personne en sus de deux.

Ces billets seraient délivrés au départ de toute gare ou station du réseau d'Orléans pour toute gare et pour certaines haltes du réseau du Midi, distantes d'au moins 125 kilomètres de la gare de départ ou inversement, savoir :

1° Pour les vacances de Pâques, du samedi, veille des Rameaux (4 avril), au lundi de Pâques (13 avril) inclus ;

2° Pour les grandes vacances, du 15 juillet inclus, au 1er octobre inclus.

∴

Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Régates internationales de Nice et de Cannes
Vacances de Pâques
Tir aux pigeons de Monaco

Billets d'aller et retour de 1re et de 2e classes, à prix réduits, de PARIS pour CANNES, NICE et MENTON, délivrés du 22 Février au 14 Avril 1903.

Les billets sont valables 20 jours et la validité peut être prolongée une ou deux fois de 10 jours moyennant 10 % du prix du billet. — Ils donnent droit à deux arrêts en cours de route, tant à l'aller qu'au retour.

∴

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

Publications éditées par les soins de la Compagnie d'Orléans et mises en vente dans ses gares

Le **Livret-Guide** illustré de la Compagnie d'Orléans (Notices, Vues, Tarifs, Horaires) est mis en vente, au prix de 30 centimes.

1° à Paris : dans les Bureaux de quartier et dans les gares d'Austerlitz, Pont Saint-Michel, Quai d'Orsay, Luxembourg, Port-Royal et Denfert.

2° en province : dans les gares et principales stations.

Les publications ci-après, éditées par les soins de la Compagnie d'Orléans, sont mises en vente dans toutes les bibliothèques des gares de son réseau, au prix de 25 centimes.

Le Cantal. — Le Berry (au pays de George Sand). — De la Loire aux Pyrénées. — La Bretagne. — La Touraine. — Les Gorges du Tarn. — Poitou-Angoumois.

∴

LA FRANCE EN CHEMIN DE FER
(Itinéraires géographiques).

De Paris à Tours. — De Tours à Nantes. — De Nantes à Landerneau, et embranchements. — D'Orléans à Limoges. — De Limoges à Clermont-Ferrand, avec embranchement de Laqueuille à La Bourboule et au Mont-Dore. — De St-Denis-près-Martel à Arvant, ligne du Cantal. — De Tours à Angoulême. — D'Angoulême à Bordeaux.

Premières livraisons d'une collection qui sera continuée.

DERNIÈRE MODE DE LONDRES

POUR L'AUTOMOBILE
HOMMES ET DAMES
STAGG 7, RUE AUBER Paris

TOUS LES SPORTSMEN LISENT L'AUTO
Grand quotidien de tous les Sports
EN VENTE PARTOUT : 5 CENTIMES

H. FRAENKEL
28, rue du 4-Septembre
SUCCURSALE :
50, avenue de la Grande-Armée
PARIS
Costumes & Équipements
POUR SPORT :
Automobile, Chasse, Vélo, Équitation, Amazone, etc.

Vêtements garantis imperméables sans caoutchouc
COUVERTURES
CASQUETTES
COIFFURES pour DAMES
GUÊTRES & GANTS
LUNETTES
Masque-Protecteur
etc., etc.
Envoi franco du Catalogue Illustré

SAVON DENTIFRICE VIGIER Le Meilleur Dentrifice antiseptique
Pour L'ENTRETIEN des DENTS, GENCIVES, MUQUEUSES et EVITER les ACCIDENTS de la BOUCHE. - BOITE PORCELAINE, 3 FR.
SAVONS HYGIÉNIQUES et MÉDICAMENTEUX à tous médicaments : *S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à l'Ichtyol ; S. Boraté etc.* — Pharmacie CHARLARD-VIGIER, 12 Boul. Bonne-Nouvelle, PARIS

Le Gérant : Jarrige.

Corbeil — Imp. Éd. Crété